330.9456
Itlr

RIASSUNTO

DEI LAVORI COMPIUTI

DALLE COMMISSIONI COMUNALE E REALE

PER IL RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

DELIBERAZIONE CONSILIARE 28 APRILE 1916
E DECRETO LUOGOTENENZIALE 10 MARZO 1918

THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

ROMA
TIPOGRAFIA F. CENTENARI
—
1920

RIASSUNTO

DEI LAVORI COMPIUTI

DALLE COMMISSIONI COMUNALE E REALE

PER IL RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

Deliberazione consiliare 28 Aprile 1916

e Decreto luogotenenziale 10 marzo 1918

THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

ROMA
Tipografia F. Centenari

1920

330.9456
It 1r

ILL.MO SIGNOR SINDACO,

Mentre la Nazione intera, sicura della bontà della sua causa e animata dalla speranza di un miglior avvenire, affrontava e sosteneva con indomabile energia, l'epica lotta che doveva condurre al trionfo della civiltà e della giustizia, la sua Capitale, oltre compiere i più dolorosi sacrifici e dare il fiore dei suoi figli per il raggiungimento dei fini immediati della guerra, si apprestava, con sapiente previsione delle necessità future, ad attuare, anche nel campo economico, opportune riforme e studiati provvedimenti, per mettere in valore le sue naturali risorse.

L'antica tradizione riaffacciandosi imperiosamente alla memoria dei cittadini rimasti in Roma, suggerì immediatamente la visione di una Capitale, non soltanto origine e meta d'ogni sorta di militari trionfi, ma emporio di ricchezze, fervida officina e laboriosa coltivatrice delle terre feconde che la natura le ha concesse; suggerì e impose di predisporre, per i giorni della pace operosa, tutte le sue migliori energie all'aumento della produzione nazionale, per giovare al benessere dei reduci dalla guerra e della popolazione cittadina, e per accrescere la sua dignità di Capitale di una grande Nazione.

25 Aug. 1924 g. di -

Fu merito di codesta onorevole Amministrazione di raccogliere tali patriottiche aspirazioni, affidando alla competenza di una Commissione Comunale, cui fece seguito la costituzione di una Commissione Reale, lo studio dei provvedimenti atti al raggiungimento dell'altissimo scopo.

Ultimati i lavori della Commissione Reale che, comunicati subito al R. Governo, diedero già luogo all'approvazione dei provvedimenti, di cui ai DD. LL. 10 *Giugno* 1918, *n.* 1069 *e* 23 *Febbraio* 1919, *n.* 304, *è sembrato utile per il Comune e per il Governo, riassumere tutta l'opera svolta dalle due Commissioni al detto riguardo e porla in confronto coi provvedimenti legislativi finora adottati.*

Il volume che ho l'onore di presentarle, compilato con la collaborazione del Segretario delle due Commissioni e degli altri funzionari che presero parte allo svolgimento dei detti lavori, mira appunto al fine di cui sopra, ed io spero che la S. V. vorrà gradirlo come una prova dello zelo, che pongono gl'impiegati comunali in tutto ciò che può contribuire alla maggior grandezza di Roma e che vorrà autorizzarne la pubblicazione.

Con osservanza,

Il Segretario Generale
E. Caselli

Roma, Settembre 1920.

Riassunto dei lavori della Commissione Comunale.

Il 28 di aprile 1916 in Campidoglio, dopo un discorso dell'on. Sindaco Colonna ed in conclusione dello svolgimento di una mozione presentata dal Consigliere Grisostomi-Marini e da altri, il Consiglio comunale, ad unanimità, approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio Comunale di Roma, nell'ora in cui l'Italia si accinge alla conquista della propria indipendenza economica, afferma la necessità storica e politica che Roma porti alla rinnovata vita nazionale un contributo che, anche nel campo della produzione industriale, sia degno del grande nome e dei destini della Capitale d'Italia.

« E, per affrettare il compimento di questo voto, mentre invoca dall'Amministrazione Comunale tutte le opere di propria competenza per la sistemazione del quartiere industriale fuori Porta San Paolo, riafferma il dovere dello Stato di restituire alle merci, intensificando lavori iniziati o approvati da tempo, la via navigabile del Tevere, di estendere alla città di Roma i principi informatori della legge per Napoli e di concorrere finalmente all'opera grandiosa che, portando a Roma il mare, varrà a renderle efficaci e progressivi i benefici assicurati dalla trasformazione industriale, e deferisce all'on. Sindaco la nomina di una Commissione consigliare la quale, esaminato concretamente il problema

dell'avvenire industriale di Roma nei suoi particolari tecnici e di attuazione, riferisca al Consiglio dentro il mese di giugno di quest'anno, sulle provvidenze da adottare e promuovere, affinchè Roma, dopo la vittoriosa pace, possa gareggiare con le città sorelle ai moderni trionfi dell'industria e del lavoro ».

La Commissione Consigliare fu nominata nelle persone degli on. Consiglieri:

APOLLONI Gr. Uff. Prof. Adolfo.
BENUCCI Comm. Avv. Francesco Saverio,
CARTONI Comm. Ercole,
CAVAGLIERI Comm. Prof. Avv. Guido,
CREMONESI Comm. Filippo,
DE ROSSI Comm. Prof. Avv. Franc. Saverio,
DRAGONI Comm. Prof. Carlo,
GIAMMARINO Comm. Dott. Francesco,
GRISOSTOMI-MARINI Cav. Prof. Avv. Gaetano,
LEONARDI Comm. Dott. Valentino,
MINESTRINI Comm. Adolfo,
MORA Cav. Ing. Francesco,
MORTARA Gr. Uff. Dott. Augusto
ORLANDO Comm. Ing. Paolo,
PALOMBA Comm. Enrico,
SANTUCCI Conte Comm. Avv. Carlo,
STADERINI Comm. Pericle,
TUPINI Avv. Umberto,

designandosi come Segretario il Cav. Uff. Prof. ANSELMO COLOMBO, Ispettore Centrale di Ragioneria.

Detta Commissione, presieduta dall'on. Sindaco Don PROSPERO COLONNA, richiese l'autorevole cooperazione dei Deputati di Roma onorev.: BARZILAI Avv. Salvatore, BISSOLATI Leonida, FEDERZONI Dott. Luigi, MEDICI DEL VASCELLO Avv. Luigi; del Presidente della Deputazione Provinciale di Roma LANTE DELLA ROVERE Duca Pietro e del Presidente della Camera di Commercio e Industria di Roma on. Senatore Romolo TITTONI.

Esaminate e discusse le linee generali del problema, la Commissione affidò a sei dei suoi membri: gli on. Comm. Cartoni,

Comm. De Rossi, Cav. Grisostomi, Comm. Leonardi, Comm. Orlando ed Avv. Tupini, l'incarico di compiere gli studi necessari alla realizzazione del programma tracciato nell'ordine del giorno del Consiglio Comunale, incarico che fu dai suddetti sollecitamente adempiuto, sotto la presidenza del Comm. Orlando, in modo che la Commissione, dopo aver esaminato e discusso gli studi stessi e le conclusioni alle quali si era pervenuti, potè il 16 Aprile 1917 presentare al Consiglio Comunale le concrete deliberazioni da adottarsi in merito all'importante argomento.

Tali deliberazioni riguardavano tre ordini di provvedimenti:

1. Provvedimenti di esclusiva competenza del Comune.

2. Provvedimenti che il Comune avrebbe dovuto attuare col concorso dello Stato e di altri Enti interessati.

3. Provvedimenti di assoluta competenza dello Stato.

Per quanto era di esclusiva competenza del Comune, l'on. Consiglio fu invitato a deliberare:

1. Che il quartiere industriale di Roma dovesse svilupparsi nelle zone in destra ed in sinistra del Tevere quali erano indicate nell'esibita planimetria, occupando sollecitamente i prati di S. Paolo ed i terreni in sinistra della Via Ostiense sino alla Via Laurentina, vincolando fin da allora le aree interessate alla costruzione del porto di scalo ad Ostia nuova, del porto interno nei prati della Basilica, del canale marittimo e del canale di comunicazione col Tevere;

2. Che si utilizzasse il più possibile la navigazione del Tevere studiando se convenisse o no di avvalersi delle due derivazioni concesse dal Governo sul fiume Nera per la sua sistemazione navigabile, procedendo alla esecuzione dei due argini del fiume dalla Magliana a Ponte Galera sulla sponda destra del Tevere e dalla Basilica di S. Paolo fino a Mezzo Camino sulla sponda sinistra;

3. Che si eseguisse sollecitamente il binario di raccordo della Roma-Ostia Nuova con la fermata Ostiense mandando all'Azienda tramviaria municipale di effettuare la costruzione della linea di congiunzione tra la Via Cavour ed il quartiere di S. Paolo, e l'allacciamento dei piazzali delle banchine del porto

fluviale di S. Paolo con la rete tramviaria urbana; e di eseguire un piano completo di viabilità tramviaria della città col suburbio, piano da essere concreto prima della scadenza della convenzione colla Società in allora concessionaria delle linee tramviarie;

4. Che fosse attuato quanto era necessario per l'utilizzazione della grande quantità di forze idrauliche esistenti nel territorio intorno a Roma fissando che nel termine non maggiore di sei mesi dalla approvazione di quelle proposte, fossero concretati i progetti per quelle derivazioni d'acque da cui si potesse ricavare la forza necessaria allo sviluppo industriale della città;

5. Che le aree per gli stabilimenti industriali e per le abitazioni operaie fossero cedute a prezzo di costo e con quelle agevolazioni che di volta in volta si rendessero opportune;

6. Che fosse fatto luogo all'esonero dal pagamento delle tasse di occupazione di suolo pubblico e sottosuolo per tutti gli impianti inerenti al funzionamento degli stabilimenti industriali, nonchè da quello della sovrimposta comunale sui fabbricati e terreni adibiti ad uso industriale, esonero da valere per dieci anni per tutti quegli impianti industriali e commerciali da sorgere nell'apposita zona nei cinque anni decorrenti dal 1° gennaio 1918;

7. Che fossero avviate e moltiplicate le scuole serali per gli artieri, fornendole di laboratori e materiali moderni, effettuando l'istituzione in Fiumicino di una Scuola Artieri per le industrie marinaresche e promovendo, a suo tempo, la creazione di un R. Istituto Nautico nella borgata marina di Roma;

8. Che fossero formate scuole di carattere specificatamente professionale, dando un indirizzo pratico all'insegnamento commerciale, istituendo una seconda Scuola Professionale Femminile nell'edificio in Piazza d'Armi, già sede della mostra Etnografica, promovendo così lo sviluppo dell'insegnamento professionale nella donna;

9. Che fosse dato all'agricoltura quel grado di intensità e di perfezionamento che è indispensabile alla bonifica e al progresso agrario, facilitando la costruzione di abitazioni a buon mercato, moltiplicando le strade di comunicazione, per costi-

tuire il contado necessario alla formazione della mano d'opera; che fosse favorito l'impianto delle industrie agricole consentite dalle condizioni dell'Agro Romano e l'impiego delle diverse materie prime esistenti nel territorio di Roma e che fosse accertata la mano d'opera esistente attualmente, per organizzarla ed utilizzarla secondo le esigenze della futura vita industriale, facendo propaganda per trattenere in Patria e richiamare in Roma gli operai italiani soliti ad emigrare.

Per quanto era da attuarsi col concorso dello Stato e di altri Enti, l'on. Consiglio fu invitato a deliberare:

1. Che per la navigabilità del Tevere fosse ripristinata la navigazione sino a Roma dei piccoli velieri con l'impianto e l'esercizio di un servizio di rimorchio da parte delle Amministrazioni comunale e provinciale e della Camera di Commercio riunite in consorzio autonomo, al quale restasse anche affidato l'esercizio delle grue elettriche montate sulle due banchine del porto fluviale di S. Paolo e di quelle di Fiumicino quando si fossero impiantate;

2. Che lo Stato agevolasse il coordinamento delle linee di comunicazione di spettanza governativa con quelle dipendenti dal Comune, e che lo Stato stesso fosse l'esecutore delle opere occorrenti alla comunicazione navigabile fra Roma ed il mare;

3. Che lo Stato concorresse nell'attuazione del proficuo impiego delle forze idriche esistenti nel territorio intorno a Roma consentendo la costituzione di un Ente autonomo per la produzione e conduzione dell'energia elettrica a Roma;

4. Che lo Stato creasse in esecuzione della legge 14 luglio 1912, n. 754, l'Istituto Nazionale Professionale con sezioni artistico-industriale ed industriale, da sorgere la prima nel centro della città e la seconda sull'area De Merode di fianco alla Basilica di S. Paolo, area che il Comune avrebbe dovuto cedere gratuitamente allo Stato;

5. Che il governo ed altri Enti interessati concorressero nel modo più efficace a dare un vigoroso impulso e sussidio di pratiche iniziative all'insegnamento commerciale.

Per quanto, infine, era di assoluta competenza governativa, l'on. Consiglio fu invitato a deliberare di chiedere al Governo:

1. Che fossero dichiarate di pubblica utilità tutte le opere

necessarie alla creazione della zona industriale di Roma e l'esproprio quindi dei terreni siti nel piano di Pietra Papa, qualora non si addivenisse a convenienti accordi con i proprietari;

2. Che fosse trasformata in vera e propria stazione l'attuale fermata Ostiense ed attuato il riscatto dalla concessionaria Società Anglo Romana del binario di raccordo esistente tra la fermata Ostiense e la sponda sinistra del Tevere;

3. Che, accettando il completo progetto del Comitato Nazionale « Pro Roma Marittima » per la costruzione di un porto di scalo ad Ostia e di un canale di collegamento col Tevere, assumesse esso stesso l'esecuzione delle opere relative;

4. Che fossero frattanto eseguiti i lavori progettati nell'alveo del Tevere a valle di Roma, il nuovo prolungamento dei moli guardiani di Fiumicino, la reintegrazione per tutta la loro continuità delle vie alzaie sulle due sponde del Tevere corredandole dei mezzi di aiuto alla navigazione, ed eseguiti i progetti per la sistemazione navigabile dei due tratti del Tevere da Roma a Ponte Felice e da questo ad Orte, reintegrandovi le strade alzaie di demanio pubblico sulle due sponde del fiume;

5. Che la giurisdizione dell'Ufficio di Porto di Roma fosse estesa al Porto-Canale di Fiumicino ed a tutta la spiaggia marina compresa nel territorio di Roma, elevando tale ufficio a Capitaneria;

6. Che fosse costruito l'edificio doganale del Porto fluviale di S. Paolo in sponda sinistra del Tevere e completata la razionale sistemazione dei piazzali lungo le due banchine del porto predetto e dei relativi impianti ferroviari;

7. Che fosse reso facoltativo il servizio di pilotaggio sul Tevere a valle di Roma, provvedendo alla sistemazione del personale addettovi presentemente;

8. Che la stazione di Roma fosse compresa tra quelle che fruiscono di speciali tariffe locali;

9. Che Roma fosse favorita nella concessione degli impianti di industrie chimiche ed elettrochimiche;

10. Che fossero emanate per Roma disposizioni legislative analoghe a quelle per Napoli, di cui alla legge 8 luglio 1904, n. 351 e cioè:

a) Che, mantenendo fermi ed inalterati i rapporti attualmente esistenti tra Governo e Comune, fossero ridotti ed aboliti i dazi interni sulle materie prime per uso industriale e sui generi di prima necessità con la costituzione di una zona dichiarata aperta per uso industriale;

b) Che fossero dichiarate di pubblica utilità le opere all'uopo necessarie applicando per le relative indennità le disposizioni contenute nella legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli, con riferimento ad un momento anteriore a quello in cui avrebbe potuto avvenire l'esproprio;

c) Che venisse estesa al nuovo Piano Regolatore del quartiere industriale la tassa sulle aree fabbricabili di cui alla legge per Roma 11 luglio 1907, n. 504, salvo, in quanto necessaria, l'applicazione dell'art. 13 della legge sul risanamento di Napoli 15 gennaio 1885, n. 2892, della legge per Roma 6 aprile 1908, n. 116, e degli articoli 77 e 82 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, sulle espropriazioni per pubblica utilità;

d) Che fossero esentate dai dazi doganali tutte le merci occorrenti per il primo impianto di stabilimenti nuovi o per l'ampliamento di quelli già esistenti, consentendo a tutti gli stabilimenti compresi nella zona industriale di governarsi a regime di deposito franco, ed agli altri l'applicazione del drawbak;

e) Che fossero esonerati per un decennio i nuovi impianti industriali e gli ampliamenti degli esistenti dalle imposte fondamentali dirette;

f) Che per un lungo periodo di anni fosse resa inamovibile l'attuale cinta daziaria, e venissero abolite alcune anomalie sulle tariffe daziarie da rivedersi e da modificarsi, occorrendo, triennalmente;

g) Che fosse assicurata all'industria romana la fornitura di una parte del materiale occorrente per la trasformazione della trazione ferroviaria a vapore in elettrica, e che si dotasse di larghi privilegi e di esoneri da imposte l'Ente autonomo accentratore e distributore dell'energia elettrica;

h) Che per la concessione del minerale dell'Elba fossero fatte in Roma le analoghe provvidenze di cui all'art. 17 della legge per Napoli dell'8 luglio 1904, n. 351.

11. Che fosse trasformata la R. Scuola di applicazione de-

gli ingegneri di Roma in un Politecnico moderno; fossero dati nuova vita e mezzi alla R. Scuola Pratica d'Agricoltura, alla R. Stazione di Patologia vegetale ed a quella di Chimica agraria: che il Corso universitario di scienze applicate diventasse una Scuola superiore di agricoltura.

12. **Che, per la preparazione delle disposizioni legislative necessarie alle occorrenze suesposte, fosse nominata una Commissione Reale nella quale fossero rappresentati gli enti pubblici locali interessati**

* * *

Il Consiglio Comunale approvò in massima le proposte della Commissione ed affidò alla Giunta di procedere alle ulteriori pratiche intese a porre il Consiglio stesso in grado di deliberare sui singoli provvedimenti di esclusiva competenza del Comune ed a sollecitare quelli di competenza dello Stato e degli altri Enti interessati.

In esecuzione di tale deliberazione, l'on. Sindaco, in conformità degli accordi presi coi suoi colleghi dell'Amministrazione, trasmise il 29 Dicembre 1917 al R. Governo la relazione e gli atti della Commissione comunale, informando che, data l'importanza e l'urgenza dai provvedimenti escogitati, aveva l'Amministrazione stessa, anche attraverso un momento così difficile ed eccezionale, concretato quelli per la costruzione del porto di scalo ad Ostia secondo il progetto del Comm. Ing. Paolo Orlando, assumendosi, per deliberazione consigliare n. 449 del 9 Luglio 1917, l'esecuzione delle opere occorrenti alla comunicazione navigabile fra Roma ed il mare, che, nel progetto della Commissione, erano invece comprese fra quelle statali.

Informava ancora che un'altra modificazione era stata apportata dall'Amministrazione alle richieste della Commissione comunale, quella cioè riguardante l'applicazione della tassa sulle aree fabbricabili ai terreni compresi nella zona industriale. La Commissione aveva proposto che si chiedesse la estensione al nuovo Piano regolatore del quartiere industriale, oltre

le zone laterali al tratto di strada fra la porta S. Paolo e la Basilica, di cui alla legge 6 Aprile 1908, n. 116, della tassa sulle aree fabbricabili prevista dalla legge per Roma 11 Luglio 1907, n. 504, che obbliga i proprietari dei terreni a dichiarare il valore unitario delle aree in base al quale il Comune può espropriare le aree stesse, ma l'Amministrazione comunale, rilevato come non si potesse prescindere dal fatto che la specifica destinazione delle aree alla costruzione di stabilimenti industriali pone i proprietari di esse in condizioni ben diverse da quelle in cui si trovano i proprietari di terreni destinati a costruzioni intensive per uso di abitazione, e che l'impianto di industrie presenta difficoltà molto più gravi di quelle per la costruzione di case di abitazione, decise di rinunziare a richiedere l'estensione a tutta la zona industriale delle norme di cui alla indicata legge per Roma, ritenendo più facile, in quelle aree ove non siano già applicate le disposizioni delle leggi speciali per la città di Roma, 11 Luglio 1907, n. 504 e 6 Aprile 1908, n. 116, l'applicazione degli articoli 12 e 13 della legge 15 Gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

L'on. Sindaco richiedeva infine, secondo la proposta della Commissione comunale, la nomina di una Commissione Reale a cui fosse affidato l'incarico di studiare, sotto tutti i suoi aspetti, il problema del risorgimento economico, industriale e commerciale di Roma, e, tenendo conto dei voti espressi al riguardo dal Comune di Roma, proponesse quei provvedimenti che avesse reputato necessari per favorire lo sviluppo e l'incremento delle industrie e dei commerci della Capitale.

Costituzione ed inizio dei lavori della Commissione Reale. — Tale Commissione venne, infatti, istituita col seguente Decreto Luogotenenziale del 10 Marzo 1918:

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
Luogotenente Generale di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — E' istituita una Commissione, a cui è affidato l'incarico di studiare, sotto tutti i suoi aspetti, il problema del risorgimento economico, industriale e commerciale di Roma, tenendo conto dei voti espressi al riguardo dal Consiglio comunale, e di proporre i provvedimenti che reputi necessari per favorire lo sviluppo e l'incremento delle industrie e dei commerci della Capitale.

Art. 2. — La Commissione formulerà in via preliminare le sue proposte circa la ubicazione ed i confini della zona industriale e circa l'estensione ad essa delle disposizioni degli articoli 12 e 13 della Legge 15 Gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento di Napoli.

Art. 3. — Sono chiamati a far parte della Commissione predetta i Sigg.:

1. Colonna Principe Gr. Cord. Prospero, Senatore del Regno, Sindaco di Roma, *Presidente*.
2. Lante della Rovere, Duca Comm. Pietro, Presidente della Deputazione Provinciale di Roma.
3. Stringher Gr. Cord. Bonaldo, Direttore della Banca d'Italia.
4. Visconti Comm. Dott. Giuseppe, Vice Direttore Generale al

Ministro dell'Interno, in rappresentanza del Ministero dell'Interno.

5. Marangoni Comm. Valerio, Vice Direttore Generale delle tasse sugli affari, in rappresentanza del Ministero delle Finanze.
6. Bosio Comm. Augusto, Ispettore Superiore delle Dogane, in rappresentanza del Ministero delle Finanze.
7. Caputo Comm. Dott. Valerico, Ispettore Generale, in rappresentanza del Ministro del Tesoro.
8. Filippi Comm. Prof. Giovanni, Direttore Generale per l'istruzione superiore, in rappresentanza del Ministero della Pubblica istruzione.
9. Cozza Comm. Ing. Luigi, Ingegnere Capo del Genio Civile, in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici.
10. Nicoli Comm. Ing. Nicolò, Capo compartimento di primo grado nelle ferrovie dello Stato, in rappresentanza del Ministero dei Trasporti marittimi e ferroviari.
11. Ratto Comm. Dott. Lorenzo, Ispettore Generale, in rappresentanza del Ministero di Agricoltura.
12. Belloc Comm. Ing. Luigi, Ispettore Generale dell'Industria, in rappresentanza del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro.
13. Scaramella-Manetti Gr. Uff. Augusto, Senatore del Regno, Presidente della Camera di Commercio di Roma.
14. Orlando Comm. Ing. Paolo, Assessore comunale di Roma.
15. Grisostomi Marini Prof. Cav. Avv. Gaetano, Consigliere comunale di Roma.
16. Caselli Gr. Uff. Avv. Enrico, Segretario Generale del Comune di Roma.
17. Tabanelli Comm. Edoardo, Industriale.
18. Zaru' Comm. Giulio, Industriale.
19. Trossi Cav. Carlo, Industriale.
20. Mengarini Gr. Uff. Prof. Guglielmo, Elettrotecnico.
21. Omodeo Comm. Ing. Angelo, Elettrotecnico.
22. Netti Cav. Ing. Aldo, Elettrotecnico

Art. 4. — Le spese per il funzionamento della Commissione faranno carico al bilancio del Comune di Roma.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri è incaricato della esecuzione del presente Decreto che sarà registrato alla Corte dei Conti.

Dato, a Roma, addì 10 Marzo 1918.

Controfirmato: ORLANDO *F.to* TOMASO DI SAVOIA

Con successivo Decreto luogotenenziale del 24 marzo 1918, furono aggiunti alla detta Commissione gli on. Deputati di Roma: Avv. Salvatore BARZILAI, Dott. Luigi FEDERZONI e Avvocato Luigi MEDICI DEL VASCELLO, e nominato, in sostituzione del Comm. Nicoli, destinato ad altro ufficio, il Comm. Ing. Pietro ZACCHI, Capo Compartimento di 1° grado delle Ferrovie dello Stato.

Con altro Decreto luogotenenziale 4 aprile 1918, furono poi aggiunti i signori: Gr. Cordone Ernesto NATHAN, Commendatore Ing. Arch. Giovanni Battista GIOVENALE, Assessore comunale di Roma, e Prof. Dott. Orso Mario CORBINO; e nominato, in luogo del Comm. Luigi Cozza, destinato ad altro ufficio, il Comm. Ing. Giuseppe MARCHI, Ingegnere Capo del Genio Civile. Infine, con altro successivo Decreto, fu chiamato a far parte della stessa Commissione il Comm. Dott. Valentino LEONARDI, Assessore del Comune di Roma.

Con le suddette aggiunte e modificazioni e con la rinunzia del Prof. Corbino, in seguito alla sua nomina a Presidente del Consiglio superiore delle acque, la Commissione Reale, rimase così composta:

1. COLONNA Principe Gr. Cord. Prospero, Presidente.
2. BARZILAI Avv. Salvatore.
3. BELLOC Comm. Ing. Luigi.
4. BOSIO Comm. Augusto.
5. CAPUTO Comm. Dott. Valerico.
6. CASELLI Gr. Uff. Avv. Enrico.
7. FEDERZONI Dott. Luigi.
8. FILIPPI Comm. Prof. Giovanni.
9. GIOVENALE Comm. Ing. Giov. Battista.
10. GRISOSTOMI MARINI Prof. Avv. Cav. Gaetano.

11. Lante Della Rovere Duca Comm. Pietro.
12. Leonardi Comm. Dott. Valentino.
13. Marangoni Dott. Comm. Valerio.
14. Marchi Comm. Ing. Giuseppe.
15. Medici del Vascello Marchese Avv. Comm. Luigi.
16. Mengarini Gr. Uff. Prof. Guglielmo.
17. Nathan Gr. Cord. Ernesto.
18. Netti Cav. Ing. Aldo.
19. Omodeo Comm. Ing. Angelo.
20. Orlando Comm. Ing. Paolo.
21. Ratto Comm. Dott. Lorenzo.
22. Scaramella Manetti Gr. Uff. Augusto.
23. Stringher Gr. Cor. Prof. Bonaldo.
24. Tabanelli Comm. Odoardo.
25. Trossi Cav. Carlo.
26. Visconti Comm. Dott. Giuseppe.
27. Zacchi Comm. Ing. Pietro.
28. Zaru' Comm. Giulio.

* * *

Il 26 marzo 1918 la Commissione Reale iniziò i suoi lavori in Campidoglio sotto la presidenza del Principe D. Prospero Colonna. Questi, espressa la gratitudine di Roma e quella sua propria al Governo del Re, per avere proceduto con sì benevolo interessamento alla nomina della Commissione, riservando a lui il grande onore di presiederla, dichiarò di dedicare tutta la sua operosità all'adempimento del suo altissimo dovere, fiducioso sopratutto nel valido contributo dei valorosi componenti la Commissione stessa.

Letto il Decreto Luogotenenziale che fissa i limiti dell'incarico affidato alla Commissione, l'on. Presidente espose ed illustrò i provvedimenti indicati nella relazione della Commissione comunale, che, disse, potevano considerarsi come la traccia dei lavori della Commissione Reale; rilevò che i provvedimenti stessi si riferivano ad un problema non soltanto di interesse particolare di Roma, ma di carattere nazionale e sociale, poichè ad esso erano connessi non solo l'avvenire industriale e

commerciale della Capitale, ma quello ancora delle regioni vicine. Da ciò il dovere di adoperarsi affinchè tale problema avesse sollecita ed efficace soluzione, tanto più impellente in quanto tutti sentono e riconoscono la necessità e l'urgenza di provvedere all'avvenire, sviluppando, quanto più è possibile le attività industriali e commerciali, nelle quali devono trovare fonte di ricchezza il Paese e proficuo lavoro i reduci dal fronte.

La Commissione, associandosi con plauso alle dichiarazioni dell'on. Presidente, iniziò senz'altro i lavori, dando parere favorevole su tutti i provvedimenti di competenza del Comune che lo stesso on. Presidente volle sottoporre al suo giudizio.

Nomina di sei Sottocommissioni. — Nella successiva seduta del 4 aprile 1918, la Commissione esaminò in via preliminare gli altri provvedimenti, e, considerata l'opportunità di ripartire fra i suoi componenti il concreto studio delle varie questioni, procedette alla nomina di sei Sottocommissioni, le quali, in seguito alle nuove nomine e con le modificazioni apportate dall'on. Presidente, in base alle facoltà a lui conferite, risultarono così costituite:

I. — **Per lo studio relativo alla creazione e delimitazione della zona industriale; all'estensione a Roma della legge per Napoli 15 gennaio 1885, n. 2892, nonchè all'estensione a Roma della legge per Napoli 8 luglio 1904, n. 351** (agevolazioni fiscali): Comm. Caputo presidente, Comm. Bosio, Gr. Uff. Caselli, On Federzoni, Cav. Grisostomi, Comm. Marangoni, Comm. Visconti.

II — **Per lo studio relativo al coordinamento delle linee di comunicazione**: Comm. Orlando presidente, Cav. Grisostomi, Comm Marchi, On. Medici Del Vascello, Comm. Tabanelli, Comm. Zacchi, Comm. Zaru'.

III. — **Per lo studio relativo al pilotaggio sul Tevere**: Comm. Orlando presidente, On.. Barzilai, Comm. Tabanelli, Comm. Zaru'.

IV. — **Per lo studio relativo alla utilizzazione delle forze idriche**: Comm. Orlando presidente, Comm. Giovenale, Cav. Gri-

sostomi, Comm. Marchi, Gr. Uff. Mengarini, Cav. Netti, Comm. Visconti.

V. — **Per lo studio relativo all'incremento dell'agricoltura :** Principe Colonna presidente, Comm. Belloc, Cav. Grisostomi, Duca Lante Della Rovere, Comm Orlando, Comm. Ratto.

VI. — **Per lo studio relativo agli insegnamenti industriali, professionali, commerciali e agricoli :** Comm. Filippi presidente, Comm. Belloc, Gr. Uff. Caselli, Duca Lante Della Rovere, Gr. Uff. Mengarini, Comm. Ratto, Comm. Zaru'.

Vennero inoltre affidati i seguenti incarichi speciali:

Al Comm. Zacchi, lo studio della trasformazione in stazione della fermata Ostiense, del riscatto del binario di raccordo della Società Anglo-Romana, tra la fermata Ostiense e la sponda sinistra del Tevere, e dell'applicazione delle speciali tariffe locali alle stazioni di Roma.

Al Comm. Marchi, lo studio della reintegrazione delle vie alzaie sulle due sponde del Tevere e la sistemazione di alcuni tronchi del detto fiume.

Al Comm. Bosio, lo studio per la costruzione dell'edificio doganale del Porto fluviale di S. Paolo.

A segretario della Commissione venne nominato il funzionario comunale signor Cav. Uff. Prof. Anselmo Colombo, ed a far parte dell'ufficio di Segreteria vennero chiamati i funzionari comunali signori Cav. Ing. Francesco Paliani e Dott. Carlo Tei.

Lo studio delle Sotto-Commissioni ebbe subito inizio e di esso si espone il risultato, corredandolo di tutte quelle notizie che sono sembrate necessarie per meglio chiarire l'importanza delle questioni trattate e giustificare le disposizioni di legge che vengono richieste.

I.

Ubicazione e confini della zona industriale — Estensione a Roma della legge per Napoli 15 Gennaio 1885, n. 2892 — Estensione a Roma della legge per Napoli 8 Luglio 1904, n. 351. (Agevolazioni fiscali).

Ubicazione e confini della zona industriale

Proposte della Commissione Comunale. — L'ampio svolgimento che l'importante tema ha avuto, da parte della Commissione comunale, impone di riferire anzitutto le considerazioni con le quali il relatore generale Comm. Orlando dimostrò la necessità della zona industriale. Dalla dotta ed esauriente relazione si rileva che, fino a quando il Consiglio comunale non addivenne alla approvazione del citato ordine del giorno (28 aprile 1916), l'Amministrazione comunale di Roma non si era mai posto il problema della creazione di un quartiere industriale propriamente detto, fornito cioè di tutti quegli elementi che valessero a facilitare la costruzione di nuovi stabilimenti, officine e magazzini, e ad assicurarne i successivi sviluppi. Soltanto nel Piano regolatore della città del 1883 si accennavano, quale quartiere industriale, i terreni allora deserti attorno al Monte Testaccio. L'Amministrazione comunale vi costituì il magnifico stabilimento di mattazione, ma l'industria edilizia

ridusse, in seguito, gli altri terreni ad aree fabbricabili. Superata la crisi degli anni 1889 al 1897, e ripresa la costruzione di nuove abitazioni, le aree del Testaccio furono coperte da vasti, moderni e ben studiati casamenti per abitazioni operaie.

Una parvenza di quartiere industriale si formò invece sui terreni ortivi immediatamente fuori della attigua porta S. Paolo e compresi tra la via Ostiense, le Mura Aureliane e la ferrovia Roma-Pisa. Per l'esclusivo genere di piccoli stabilimenti, ivi impiantati, divenne quello il quartiere detto delle concie.

Altre e più importanti iniziative si manifestarono poi nella Capitale, ma i vari nuovi stabilimenti furono in genere ubicati a capriccio nei più disparati punti della città, lontani da qualsiasi possibile allacciamento ferroviario e lontani dalle rive del fiume. Anche oggi vediamo degli stabilimenti che pure dovrebbero soddisfare alla condizione essenziale di facili e poco costosi trasporti, nella via del Campo Verano, in Piazza Guglielmo Pepe, al vicolo degli Orti-Alibert e in altri punti centrali della città.

Intanto, nel 1904, erasi costituito in Roma il Comitato Nazionale « Pro Roma Marittima » che, rievocate le gloriose tradizioni di Roma antica, sosteneva e volgarizzava il progetto della costruzione di un porto di scalo alla foce del canale di Fusano, attiguo alla spiaggia Ostiense, di un canale di grande navigazione in sinistra del Tevere sino ai Prati della Basilica di S. Paolo e dei bacini commerciali costituenti il porto interno, posto in comunicazione navigabile col vicino Tevere per mezzo di un canale e relativa conca di navigazione per la navigazione fluviale.

Il Comitato dimostrava pure doversi, in previsione di tale sicura trasformazione marittima di Roma, far sorgere per intanto, in prossimità del fiume, del futuro porto interno e del canale marittimo, la zona industriale di Roma, facilmente accessibile alla rete ferroviaria di Stato, alle tramvie urbane, e servita oggi dalla navigazione fluviale, ma in avvenire da quella marittima.

La Società Anglo-Romana per la illuminazione di Roma fu invero la prima a partecipare alla creazione di tale zona industriale col costruire nel 1906 la sua grandiosa officina per la fabbricazione del gas illuminante e la centrale termo elettrica.

Vennero in seguito: lo stabilimento della Società dei Magazzini Generali, quello delle Vetrerie Faiella e C., la Centrale termoelettrica municipale, il Mercato Generale dei generi alimentari ed altri cospicui stabilimenti industriali e commerciali; cosicchè ormai poca più superficie libera di terreni rimaneva nella zona compresa tra la via Ostiense ed il Tevere, dalla linea Roma-Pisa sino alla Basilica.

Quasi contemporaneamente, sulla sponda destra del Tevere a valle della Ferrovia Roma-Pisa, nel piano di Pietra Papa, sorgevano gli stabilimenti della Società Prodotti Chimici Colla e Concimi e della Società Italo-Americana del Petrolio.

Era rimasto così, con pochi tratti, tracciato il nuovo quartiere industriale. Incominciato al Testaccio con le abitazioni operaie, delle quali grandi padiglioni sono pure fuori Porta S. Paolo, aveva continuato cogli stabilimenti occupanti i terreni in sinistra del Tevere sino alla Basilica di S. Paolo e quelli in destra compresi nel piano di Pietra Papa.

* * *

Dal confronto del primitivo sporadico impianto di stabilimenti in disparati punti della città con quello successivo, metodico e sensato, di più importanti e moderni stabilimenti lungo le due rive del fiume immediatamente fuori le porte S. Paolo e Portese, si ha implicitamente la soluzione del quesito se l'Amministrazione comunale dovesse favorire il sorgere di nuove officine indifferentemente in qualsiasi quartiere della città, od invece in un unico apposito quartiere attiguo alla città medesima. Tale soluzione non poteva essere dubbia, perchè data di fatto da coloro che più di ogni altro hanno competenza ed autorità, cioè dagli industriali e dai commercianti, guidati nella scelta della ubicazione dei loro stabilimenti dalle maggiori facilitazioni e più sicure garanzie per la prosperità delle loro imprese.

Non era quindi possibile che l'Amministrazione comunale adottasse direttamente, se di propria competenza, o reclamasse dal Governo, se di competenza di questo, i necessari provvedimenti in separati e molteplici punti di una grande città quale

è Roma. Come sarebbe stato possibile al Comune, scriveva infatti il Comm. Orlando, di accaparrare ovunque vasti terreni da cedere poi a mite prezzo per impianti industriali? Come provvedere a facilitare in tanti punti le comunicazioni con la viabilità ordinaria e quella ferrata? Con quale criterio pratico, su quali esempi altrove esistenti si sarebbe potuto proporre, in una città attraversata da un fiume, l'impianto di moderni stabilimenti industriali in località da esso lontane? Come sarebbe stata praticamente possibile la sorveglianza fiscale in disgiunte località, nelle quali i nuovi stabilimenti avrebbero dovuto godere riduzioni ed esoneri temporanei di diritti doganali e daziari, esoneri diversi di tasse municipali per licenze, occupazioni di suolo pubblico, e di sottosuolo, ecc., ecc.? Nè sarebbe stato possibile provvedere con facilità e poca spesa, alla fornitura di energia elettrica e di acqua industriale, qualora si fossero dovute moltiplicare le trasmissioni aeree e sotterranee e le tubazioni. Tutto ciò senza rilevare le enormi difficoltà che sarebbero sorte per le fognature di scarico d'acque di stabilimenti industriali dislocati in separati e lontani quartieri.

E nemmeno avrebbe potuto valere, a sostegno della tesi contraria, lo addurre ragioni di giustizia distributiva, giacchè per far sorgere nuovi impianti, è necessario offrire agl'industriali condizioni di favore ed alleviarli da ogni gravame e fastidio nei primi e più difficili anni della loro azienda, per lottare contro gli impianti preesistenti che hanno già avuto tutto il tempo di consolidare la loro posizione e di ammortizzare in gran parte il loro capitale. Che se a ciò non fossero ancora riusciti, sarebbe stato ingiusto pretendere favori e concessioni municipali e governativi per prolungare la grama vita di mal concepite e peggio attuate imprese economiche.

D'altro canto poi, gli antichi stabilimenti avrebbero potuto trovare sempre vantaggioso il vendere a prezzo di aree fabbricabili i terreni allora occupati entro la città, e trasferirsi, ampliati e rimodernati, nella nuova zona industriale, opportunamente arredata e organizzata.

Per queste considerazioni, la Commissione comunale venne

nella determinazione di fissare la costruzione di nuovi stabilimenti unicamente nella zona industriale e proibirla altrove. Compatibilmente con le disposizioni in vigore del Piano regolatore e di ampliamento della città con gli interessi pubblici e col rispetto a preesistenti costruzioni private, stabilì poi di lasciare ad ogni promotore libertà di scelta per la ubicazione del proprio stabilimento nel quartiere industriale.

Quanto alla determinazione della zona, prendendo alla lettera la seconda parte dell'ordine del giorno del Consiglio comunale, non sarebbero occorse altre dimostrazioni a favore della sua razionale ubicazione, giacchè tale zona era già stata designata dal Consiglio comunale nell'ordine del giorno medesimo. Ma la Commissione ritenne utile porre in rilievo le particolari ragioni della designazione fatta dal Consiglio comunale nonchè quelle che condussero alla precisa delimitazione di essa.

Una diversa ubicazione non avrebbe potuto determinarsi senza chiudere gli occhi all'evidenza dei fatti: il quartiere industriale si era già costituito laddove doveva naturalmente sorgere, perchè in tutte le città attraversate da fiumi si sviluppano nelle parti basse e piane e lungo le rive i quartieri delle industrie e dei commerci. La Commissione ebbe inoltre a considerare che i nuovi impianti proposti, avrebbero rappresentato la riproduzione amplificata dello « Emporium » di Roma antica, qualche chilometro più a valle dell'Aventino, a causa dell'avvenuta estensione verso il mare, della città e dell'alveo del fiume.

La Commissione volle infine far rilevare che la creazione del quartiere industriale di S. Paolo fu determinata dalla legge 6 aprile 1908, n. 116, a favore del Comune di Roma con la quale si autorizzò la espropriazione di tutta la pianura della Basilica di S. Paolo e dei terreni in collina sulla sinistra della via Ostiense per una profondità di 400 metri.

In conseguenza di quanto si è esposto, la Commissione comunale addivenne alla conclusione che il quartiere industriale di Roma dovesse localizzarsi nelle due vaste zone di terreno piano in sinistra ed in destra del fiume a valle della città, e, cioè:

A) *in sinistra del Tevere*:

1. Nell'attuale quartiere di S. Paolo, compreso tra la via Ostiense ed il Tevere a valle della ferrovia Roma-Pisa, sino al nuovo ponte progettato a monte della Basilica.

2. Nei prati della Basilica, compresi tra la via Ostiense ed il fiume sino alla bocca di scarico del collettore generale delle fogne di Roma.

3. Nel terreno a sinistra della via Ostiense lungo la ferrovia Roma-Pisa e indicato nel piano regolatore del 1908 come zona industriale, ma limitato a circa metri 600 a sinistra dei mercati generali.

B) *in destra del Tevere*:

Nel piano di Pietra Papa, compreso tra la ferrovia Roma-Pisa ed il fiume, fin dove questo viene a stringersi sulla ferrovia e sulla via Portuense.

Conclusioni della Commissione Reale. — La Commissione Reale, prese in esame le proposte della Commissione comunale, approvò il concetto generale di un quartiere industriale nella zona scelta dal Comune e deliberò di estendere il quartiere medesimo alle amene e ridenti collinette fiancheggianti il binario della ferrovia Roma-Pisa, che si ritennero prestarsi bene alla costruzione di una città giardino dove avrebbero trovato adeguato collocamento le abitazioni per le maestranze, i tecnici ed il personale direttivo, adibito alle industrie che sarebbero sorte nel piano di Pietra Papa.

Rimise poi ad una Sottocommissione lo studio concreto, tanto della precisa delimitazione della zona, quanto dell'estensione ad essa delle due leggi per Napoli.

La Sottocommissione si accinse con tutta sollecitudine al lavoro. Costretta peraltro a riprendere in esame la decisione della Commissione Reale di comprendere nella zona stessa i terreni collinosi sulla destra del Tevere, in quanto le dette colline non potevano essere tutte utilizzabili, sia perchè molte sorgono su terreno non adatto a causa delle frane che potrebbero avvenire in conseguenza della grande cava quivi esistente, sia perchè molte di esse erano già destinate alla costruzione di edifici per ospedali, decise di proporre che i terreni da aggiun-

gere nella zona già stabilita dalla Commissione comunale, fossero limitati a quelli occorrenti per le case degli operai.

Sentito il parere degli ingegneri comunali fatti all'uopo intervenire nelle sue riunioni, e in seguito a un sopraluogo da essa fatto insieme coi suddetti ingegneri, la Sottocommissione determinò la zona nei limiti seguenti:

A) *in sinistra del Tevere.*

Il fiume, dal ponte della ferrovia Roma-Pisa fino alla tangenza con la via Ostiense, via del Forte Ostiense, fino al limite delle espropriazioni di cui alla legge per Roma del 1908. Questo limite fino all'incontro del vicolo della Moletta; una retta da questo punto fino al bivio del « *Domine quo vadis* » della via Appia Antica con la via Ardeatina, via Appia Antica, ferrovia Roma-Pisa.

B) *in destra del Tevere.*

Il fiume, dalla tangenza della via della Magliana fino al ponte della ferrovia Roma-Pisa, ferrovia suddetta, via Portuense, via Privata Jacobini, confine Negroni, vicolo del Grottone e via della Magliana fino alla tangenza col Tevere.

Tali confini furono riportati nell'art. 1° del progetto di legge che la detta Sottocommissione presentò alla Commissione reale.

Nella seduta plenaria del 29 ottobre 1918, la Commissione Reale, relatore il Comm. CAPUTO, presidente della Sottocommissione, riprese in esame la questione, e, tenuto conto delle osservazioni fatte da alcuni commissari sulla insufficienza della zona, e dell'opinione espressa, riguardo alla sua ubicazione, dal commissario NATHAN che propose di concentrarla ad Ostia per non far perdere alla Città Eterna il suo carattere artistico, aggiunse al piano proposto dalla Sottocommissione tutte le aree intermedie fino al porto di Ostia Nuova, modificando in tal senso l'art. 1 del progetto (1).

---

(1) Tali aree, nel Decreto Luogotenenziale 23 Febbraio 1919, n. 301, che istituisce l'Ente Autonomo per la costruzione e l'esercizio del Porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento, nonchè per la gestione di altre opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale marittimo di Roma, sono così determinate:

Aggiunse poi al detto articolo la seguente disposizione:

« L'arginatura a destra del Tevere, a difesa della zona del porto fluviale da S. Paolo a Vigna Pia, è dichiarata opera idraulica di 2ª categoria ».

Estensione a Roma della Legge per Napoli 15 Gennaio 1885, n. 2892.

Proposte della Commissione Comunale. — L'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale, riaffermando il dovere dello Stato di restituire alle merci la via navigabile del Tevere e di concorrere finalmente all'opera grandiosa che, portando a Roma il mare, valesse a rendere efficaci e progressivi i benefici assicurati dalla trasformazione industriale, chiedeva l'estensione a Roma dei principi informatori della legge per Napoli, e la Commissione comunale, nello studio intrapreso per eseguire l'incarico ricevuto, esaminò subito quali facilitazioni amministrative e fiscali Governo e Comune avrebbero dovuto accordare, a somiglianza di quanto già fu stabilito e sperimentato per la città di Napoli.

Affermatasi la necessità di promuovere, con tutti i mezzi più idonei, lo sviluppo industriale della metropoli del mezzogiorno, lo Stato non aveva tardato a riconoscere che era suo preciso dovere concorrere il più efficacemente possibile alla grande impresa e, sotto la data dell'8 luglio 1904, emanò una legge che s'intitolò appunto al risorgimento economico della città di Napoli.

L'art. 6 della detta legge dichiarò di pubblica utilità tutte le opere necessarie alla creazione della zona industriale, estendendo ad esse, per la valutazione delle relative indennità, la di-

---

a) da Roma al mare: tutte le aree descritte dall'art. 2 comma b) della Legge 6 Aprile 1908, n. 116, e comprese fra il vicolo del forte Ostiense ed il piano regolatore di Ostia Nuova.

b) intorno al porto di Ostia Nuova, tutte le aree indicate agli art. 1 e 2 del Decreto Luogotenenziale 30 Giugno 1918, n. 1069.

c) lungo il canale Porto Tevere: le aree di 140 metri per parte di ciascuna delle due sponde del canale, nonchè quella in sponda del Tevere larga metri 400 e lunga pure metri 400 da ambo le parti della confluenza del canale.

La planimetria generale è il piano regolatore della zona industriale urbana sono indicati nelle tavole I e II.

sposizione dell'art. 13 della legge 15 Gennaio 1885 sul risanamento per Napoli, e la Commissione comunale, nelle proposte presentate al Consiglio, riportò quasi integralmente tale disposizione.

Conclusioni della Commissione Reale. — La Sottocommissione incaricata dalla Commissione Reale di esaminare l'opportunità dell'estensione a Roma di tali disposizioni legislative, esaurita la questione della ubicazione e delimitazione della zona industriale, alla cui discussione parteciparono gl'ingegneri comunali: Cav. Rodolfo Bonfiglietti, Ettore Luzi e Ugo Cerreti, intraprese, con la collaborazione del Comm. Avv. Ignazio Siliotti, Direttore dell'Ufficio Legale del Comune, lo studio riguardante le espropriazioni, ma si preoccupò subito delle gravi difficoltà di attuazione cui aveva dato luogo la detta legge. Si sostenne da alcuni che date le dette difficoltà, sarebbe stato più conveniente richiedere una nuova legge che consentisse di procedere sollecitamente e praticamente alle espropriazioni col diritto nell'espropriante dell'immediato possesso, mentre altri sostenne che, avendo Roma urgente bisogno di tali facilitazioni, sarebbe stato pericoloso presentare un nuovo progetto per le lunghe discussioni cui avrebbe potuto dar luogo.

Si ebbe, inoltre, notizia che una Commissione presso il Ministero dei Lavori Pubblici stava studiando le modificazioni da apportare alla legge sulle espropriazioni del 1865, nel senso di precisare, specialmente, le disposizioni riguardanti la valutazione degli immobili, il plus valore derivante dalle future opere e la validità dei contratti di affitto e di vendita, disposizioni che avevano dato luogo a gravi questioni nell'applicazione della legge per Napoli, e si discusse sulla opportunità di uniformare a tali criteri un progetto proprio che si staccasse, in quanto fosse necessario, dalla legge per Napoli.

La Sottocommissione, dopo ponderato studio, si trovò d'accordo in un progetto i cui principi fondamentali furono i seguenti:

a) Dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni degli immobili compresi nel perimetro della zona indu-

striale e autorizzazione al Comune di Roma a procedere alle espropriazioni stesse entro..... anni dalla data del decreto.

b) Abbreviazione dei termini stabiliti dalla legge 25 Giugno 1865, n. 2359, per la procedura, con ordinanza del Prefetto da pubblicarsi a norma di legge, intendendo che il Comune sarebbe tenuto ad espropriare tutta la parte dell'immobile compresa entro i confini della zona industriale.

c) Divieto d'indennità per la risoluzione dei contratti di locazione cagionata dall'esecuzione delle presenti disposizioni.

d) Per gli immobili soggetti all'imposta sui fabbricati, in mancanza di amichevoli accordi, l'indennità da corrispondersi all'espropriato avrebbe dovuto essere uguale al prodotto del reddito imponibile agli effetti dell'imposta predetta per l'anno 1918, moltiplicato per.....

e) Il Prefetto, accertata l'esattezza dei dati e la regolarità dell'operazione per la determinazione dell'ammontare dell'indennità, avrebbe dovuto provvedere ai sensi dell'art. 48 della legge 25 Giugno 1865, n. 2359.

f) Esclusione dalle espropriazioni degli immobili indicati al comma precedente, la cui costruzione fosse stata iniziata dopo il 1° Gennaio 1908; e di quelli fra gli immobili anzidetti che fossero già destinati ad industrie o che lo divenissero effettivamente entro un anno dalla data del decreto, ovvero entro un anno dalla notificazione fatta dal Comune al proprietario di voler addivenire all'acquisto dell'immobile.

g) Per gli immobili soggetti all'imposta sui terreni, in mancanza di amichevoli accordi, il Comune avrebbe potuto, offrendo una somma uguale al valore corrispondente alla rendita agraria netta capitalizzata in base all'interesse legale, richiedere al Prefetto di essere immesso subito nel possesso dell'immobile da espropriarsi.

h) Il Prefetto, dopo aver riconosciuto la idoneità dell'offerta ed, in caso di insufficienza, invitato il Comune a completarla, avrebbe dovuto provvedere ai sensi dell'art. 30 della legge 25 Giugno 1865, n. 2359.

i) L'indennità da corrispondersi all'espropriato per gli immobili predetti sarebbe stata determinata, da un Collegio ar-

bitrale permanente, sulla media del valore venale e dei fitti coacervati dell'ultimo decennio, purchè essi avessero data certa corrispondente al rispettivo anno di locazione, od, in difetto di tali fitti accertati, dell'imponibile netto ovvero dell'estimo catastale, accertato agli effetti dell'imposta sui terreni per l'anno 1918.

l) L'espropriato avrebbe potuto, sino a che il Collegio arbitrale non si fosse pronunciato, dichiarare di accettare la somma depositata alla Cassa Depositi e Prestiti. In questa ipotesi il Prefetto avrebbe provveduto ai sensi dell'art. 48 della citata legge, ma sarebbero andate a carico dell'espropriato le spese sostenute per il funzionamento del Collegio arbitrale.

m) Il Collegio arbitrale, di cui alla precedente disposizione, sarebbe stato composto di due arbitri fissi: uno nella persona di un Consigliere di Stato da designarsi dal Presidente del Consiglio di Stato, l'altro da nominarsi dal Comune, e di un arbitro aggregato da nominarsi dall'espropriato; qualora questi non vi avesse provveduto entro il termine assegnatogli dal Presidente del Collegio arbitrale, la nomina sarebbe stata fatta dal Presidente stesso.

n) Il Collegio si sarebbe pronunciato come amichevole compositore e sarebbe stato presieduto dal Consigliere di Stato.

o) Le spese per il funzionamento del Collegio, compreso il compenso dovuto agli arbitri, non avrebbero dovuto superare il..... per cento della somma richiesta dall'espropriato. Qualora tali spese fossero state, a termini dell'art. 37 della legge 25 Giugno 1865, n. 2359, a carico dell'espropriato, avrebbero dovuto essere prelevate dalla somma già depositata alla Cassa Depositi e Prestiti od, in mancanza, dall'indennità, prima del deposito o del pagamento da ordinarsi ai sensi dell'art. 43 della legge predetta.

p) Abrogazione delle disposizioni delle leggi 11 Luglio 1907, n. 502, e 6 aprile 1908, n. 116, che fossero contrarie alle presenti. L'espropriazioni già iniziate in base alle leggi stesse avrebbero continuato ad aver corso in conformità alle norme in esse contenute, ma la determinazione dell'ammontare della indennità sarebbe stata fatta dal Collegio arbitrale predetto.

Gli immobili, il cui valore fosse stato indicato nella matricola dei contribuenti per la tassa sulle aree fabbricabili, sarebbero stati espropriati in base all'art. 9 della legge 11 Luglio 1907, n. 502, ed i ricorsi pendenti contro la matricola stessa sarebbero stati decisi, a tutti gli effetti, dal Collegio arbitrale sopra menzionato.

Per tutto ciò che non fosse previsto nelle dette disposizioni si sarebbero osservate, in quanto applicabili, le disposizioni della legge 25 Giugno 1865, n. 2359.

Frattanto, era stato pubblicato il Decreto Luogotenenziale 30 Giugno 1918, n. 1069, sulla concessione del porto di Ostia, nel quale erano stati introdotti alcuni dei più importanti criteri sostenuti dalla Sottocommissione, e cioè la facoltà nell'espropriante della immediata immissione in possesso dei beni espropriati e la equipollenza del verbale di consistenza alla perizia di cui alla legge del 1865.

Si risollevò quindi la questione pregiudiziale se si dovesse abbandonare l'idea dell'estensione a Roma della legge per Napoli. Fu rilevato che, introducendo nel progetto le disposizioni del suddetto decreto e quelle analoghe per il porto di Venezia (D. L., 26 Luglio 1917, n. 1191), si sarebbero potute evitare le temute difficoltà, mentre, riguardo al valore venale dei fondi, questo avrebbe potuto essere ridotto, considerando la maggior parte dei terreni da espropriare, che trovansi nelle zone suburbane, come terreni rustici, ed applicando agli altri terreni compresi nel Piano regolatore, la legge speciale per Roma del 1907.

Fu poi lungamente discusso sul funzionamento del Collegio arbitrale e sul finanziamento dell'opera, e fu stabilito al riguardo:

1. Che il Collegio fosse composto di un Consigliere di Stato presidente e di due ingegneri scelti tra i più reputati professionisti iscritti nell'Albo degli ingegneri di Roma o tra i funzionari del Genio civile quivi residenti;

2. Che il segretario avesse le funzioni di cancelliere;

3. Che il Presidente, i due ingegneri e il segretario fossero nominati per decreto del Ministro di Grazia e Giustizia dopo

l'entrata in vigore del presente decreto ed, in seguito, al principio di ogni anno e che potessero essere rieletti.

4. Che, in caso di impedimento, impossibilità o ricusazione di alcuno dei componenti il Collegio, il Ministro di Grazia e Giustizia procedesse alla nomina del supplente.

5. Che fosse data facoltà al Collegio di stabilire norme per la maggiore semplicità e speditezza del procedimento, nei riguardi dei termini per la produzione e lo scambio delle memorie di difesa e per la discussione.

6. Che la sede del Collegio fosse presso la Corte di Appello di Roma e la segreteria presso la Cancelleria civile della detta Corte.

7. Che il Collegio decidesse inappellabilmente.

8. Che contro le sentenze del Collegio fossero ammessi: la domanda per revocazione, soltanto nei casi contemplati dall'art. 494 del Codice di procedura civile; il ricorso per cassazione, per eccesso di potere e per violazione di legge, e che, se la sentenza fosse cassata, la causa dovesse essere rinviata alla Corte di appello di Roma.

9. Che il deposito delle sentenze nella segreteria, seguìto da partecipazione datane alle parti a cura del segretario del Collegio, per lettera raccomandata con ricevuta di ritorno, tenesse luogo della pubblicazione.

10. Che gli onorari dovuti ai componenti il Collegio fossero determinati e liquidati definitivamente, con ordinanza in forma esecutiva, dal Presidente del Consiglio di Stato, al quale il Presidente del Collegio avrebbe rimessa la domanda con la indicazione dell'opera prestata, la sentenza ed i fascicoli della causa.

11. Che i contratti di appalto e gli atti per le espropriazioni, nonchè gli altri atti a cui dovesse provvedere il Comune per la zona industriale, dovessero essere registrati col diritto fisso e con esenzione del pagamento dei diritti di segreteria.

12. Che il Comune di Roma potesse sopperire alle spese previste nel piano tecnico finanziario per l'attuazione del Piano regolatore:

a) con le disponibilità provenienti dall'acquisto delle aree;

b) coi contributi di Enti pubblici e privati;

c) con mezzi di bilancio;

e che intanto fosse autorizzato a contrarre mutui in eccedenza dei limiti di legge e a richiedere alla Cassa Depositi e Prestiti i detti mutui fino a 25 milioni.

Ma i dubbi che una nuova procedura ostacolasse la sollecita applicazione dei provvedimenti invocati a favore di Roma, fecero ritornare ancora una volta sulle sue decisioni la Sottocommissione, la quale ridusse il progetto di legge da presentarsi alla Commissione Reale agli articoli seguenti:

Art. 1. — Ubicazione e delimitazione della zona industriale come al capitolo precedente.

Art. 2. — Le operazioni per le espropriazioni relative, che potranno effettuarsi anche gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Comune, o da eventuali suoi concessionari, in un termine di 10 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente Decreto.

Per la determinazione delle indennità di espropriazione di quei fondi ai quali non siano già applicabili le disposizioni delle Leggi speciali per la Città di Roma, 11 Luglio 1907, numero 502 e 6 Aprile 1908, N. 116, i fondi stessi saranno valutati, indipendentemente dalla loro edificabilità, con le norme degli articoli 12 e 13 della Legge 15 Gennaio 1885, N. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Art. 3. — Tanto il Comune quanto i suoi concessionari potranno immettersi nel possesso dei beni espropriandi in seguito alla compilazione di uno *stato di consistenza* dei fondi da occupare, approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Ministero, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, determinerà pure la somma, che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Lo stato di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 delle Legge 25 Giugno 1865, N. 2359.

Per qualsiasi variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione delle opere, si seguirà lo stesso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della Legge 25 Giugno 1865, N. 2359.

Art. 4. — Il Piano regolatore delle opere della zona industriale da coordinarsi con gli attuali impianti ferroviari e fluviali e con quelli in progetto anche marittimi, nonchè delle espropriazioni di tutte le aree e fabbricati in essa zona compresi e da adibirsi per uso e servizio pubblico, per impianti di stabilimenti industriali e commerciali, case di abitazioni ed accessori, sarà presentato dal Comune non oltre il 31 Dicembre 1919 ed approvato con R. Decreto.

Art. 5. — I contratti di appalto, gli atti per le espropriazioni e gli altri atti a cui debba provvedere il Comune di Roma per la zona industriale, di cui all'art. 1, saranno registrati col diritto fisso e con esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria.

Art. 6. — Il Comune di Roma sopperirà alle spese previste nel piano tecnico finanziario per l'attuazione del piano regolatore di cui all'art. 4:

1. Con le disponibilità provenienti dall'acquisto e rivendita delle aree;
2. Con i contributi di Enti pubblici e di privati;
3. Con mezzi di bilancio.

E' intanto autorizzato a contrarre mutui in eccedenza dei limiti di cui all'art. 191 della Legge comunale e provinciale.

La Cassa Depositi e Prestiti concederà al Comune di Roma mutui fino a 25 milioni di lire ammortizzabili in cinquanta anni alle più favorevoli condizioni consentite dalle leggi e dai regolamenti vigenti.

* * *

Presentato il detto progetto nella seduta plenaria del 29 ottobre 1918, la Commissione Reale, su riferimento del Comm. Caputo, approvò pienamente le disposizioni predette, aggiungendo, dietro proposta di alcuni Commissari, all'art. 4, che alle case per abitazioni operaie da sorgere nella zona industriale e sul tipo di case giardino, fossero applicabili le esenzioni dalle imposte, stabilite all'art. 8 della legge 27 febbraio 1918, n. 89, per un decennio dalla loro abitabilità.

Il testo del progetto approvato nella suddetta seduta dalla Commissione Reale, così per la ubicazione e delimitazione della zona industriale come per l'estensione a Roma della legge per Napoli 13 gennaio 1885, n. 2892, fu quindi il seguente:

Progetto di Legge. — Art. 1. — E' dichiarata opera di pubblica utilità la creazione di una zona industriale nel suburbio di Roma, fuori delle Porte S. Paolo e Portuense, determinata, come all'allegata pianta, nei seguenti confini:

A) *In sinistra del Tevere*:

Il fiume, dal Ponte della Ferrovia Roma-Pisa fino alla tangenza con la Via Ostiense-Via del Forte Ostiense, fino al limite delle espropriazioni di cui alla legge per Roma del 6 Aprile 1908, n. 116, questo limite fino all'incontro col Vicolo della Moletta, una retta da questo punto fino al bivio del *Domine quo vadis* della via Appia Antica con la via Ardeatina, Via Appia Antica, Ferrovia Roma-Pisa.

B) *In destra del Tevere*:

Il fiume, dalla tangenza della Via della Magliana fino al Ponte della Ferrovia Roma-Pisa, Ferrovia suddetta, Via Portuense, Via Privata Jacobini, Confine Negroni, Vicolo dei Grottoni e Via della Magliana fino alla tangenza del Tevere.

C) *Da Roma al mare*:

Le aree intermedie fino al Porto di OstiaNuova.

L'arginatura a destra del Tevere, a difesa della zona del porto fluviale da S. Paolo a Vigna Pia, è dichiarata opera idraulica di seconda categoria.

Art. 2. — Le operazioni per le espropriazioni relative, che potranno effettuarsi anche gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Comune, o da eventuali suoi concessionari, in un termine di 10 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente Decreto.

Per la determinazione delle indennità di espropriazione di quei fondi ai quali non siano già applicabili le disposizioni

delle leggi speciali per la città di Roma, 11 luglio 1907, n. 502 e 6 aprile 1908, n. 116, i fondi stessi saranno valutati, indipendentemente dalla loro edificabilità, con le norme degli art. 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Art. 3. — Tanto il Comune quanto i suoi concessionari potranno immettersi nel possesso dei beni espropriandi in seguito alla compilazione di uno *stato di consistenza* dei fondi da occupare, approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Ministero, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, determinerà pure la somma, che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Lo stato di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della Legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per qualsiasi variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione delle opere, si seguirà lo stesso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della Legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4. — Il Piano regolatore delle opere della zona industriale, da coordinarsi con gli attuali impianti ferroviari e fluviali e con quelli in progetto anche marittimi, nonchè delle espropriazioni di tutte le aree e fabbricati in essa zona compresi e da adibirsi per uso e servizio pubblico, per impianti di stabilimenti industriali e commerciali, per case di abitazione ed accessori, sarà presentato dal Comune non oltre il 31 dicembre 1919 ed approvato con R. Decreto.

Alle case per abitazioni operaie, che sorgeranno entro i limiti della zona industriale e che dovranno essere del tipo di case giardino, sono applicabili le esenzioni dalle imposte stabilite dall'art. 8 della legge 27 febbraio 1908, n. 89, per un decennio dalla loro abitabilità.

Art. 5. — I contratti di appalto, gli atti per le espropriazioni e gli altri atti a cui debba provvedere il Comune di Roma per la zona industriale, di cui all'art. 1, saranno registrati col diritto fisso e con esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria.

Art. 6. — Il Comune di Roma sopperirà alle spese previste nel piano tecnico finanziario per l'attuazione del piano regolatore di cui all'art. 4:

1. Con le disponibilità provenienti dall'acquisto e rivendita delle aree;
2. Con i contributi di Enti pubblici e di privati;
3. Con mezzi di bilancio.

E' intanto autorizzato a contrarre mutui in eccedenza dei limiti di cui all'art. 191 della Legge comunale e provinciale.

La Cassa Depositi e Prestiti concederà al Comune di Roma mutui fino a 25 milioni di lire, ammortizzabili in cinquanta anni alle più favorevoli condizioni consentite dalle leggi e dai regolamenti vigenti (1).

Estensione a Roma della legge per Napoli 8 Luglio 1904, n. 351. (Agevolazioni fiscali).

Proposte della Commissione Comunale. — La Commissione comunale, nel procedere all'esame della suddetta legge, si studiò specialmente di metterne in relazione le disposizioni coi particolari bisogni ed interessi di Roma, nella fiducia che lo Stato, dal canto suo, avrebbe fatto per Roma non meno di quello che aveva sentito il dovere di fare per Napoli.

Concretati i provvedimenti riguardanti le espropriazioni occorrenti per la zona industriale, la detta Commissione, relatore il Prof. Grisostomi, si volse allo studio dei provvedimenti d'indole tributaria ed economica e particolarmente a quelli riguardanti il regime daziario e doganale e l'esenzione dalle imposte dirette.

Regime daziario. — La Commissione che preparò il disegno di legge per Napoli si era così espressa:

« Non è possibile che una città diventi industriale prima che

(1) Le disposizioni di cui al suddetto progetto di legge sono state riprodotte quasi integralmente nel Decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, per l'istituzione dell'Ente autonomo (art. 8, 13, 18) che si allega al presente volume.

dalla tariffa daziaria scompaiano tutte le voci che colpiscono materie prime d'uso industriale, e senza che l'operaio possa temprare la sua energia e i suoi sforzi con una buona e sufficiente alimentazione, l'elevatezza e l'abbondanza dei consumi popolari essendo l'indice dell'operosità di un paese e della sua produttività ». Inspirandosi a questo concetto la Legge 8 luglio 1904 talora ridusse notevolmente, più spesso totalmente abolì, i dazi interni gravanti sull'introduzione delle materie prime per uso industriale e dei generi di prima necessità e di più largo e immediato consumo popolare. Inoltre provvide ad una zona dichiarata aperta, destinata all'impianto degli stabilimenti industriali ed alla costruzione di case operaie e popolari.

Le esenzioni e riduzioni daziarie, decretate, come sopra si è detto, a favore di Napoli, la Commissione Comunale credette suo dovere d'invocare, per parità di ragioni, a favore di Roma. Ma osservò che, per rendere il beneficio effettivo e reale, occorreva che non ne venisse a soffrire la già stanca finanza comunale; quindi i rapporti fra Stato e Comune, in materia di dazio consumo, avrebbero dovuto disciplinarsi in analogia a quanto fu disposto con gli articoli 2, 3 e 4 della citata legge. Dal momento che le finanze del Comune di Roma non possono affrontare le conseguenze di un diminuito gettito del dazio consumo, che ne costituisce una delle principali entrate, era necessario, a parere della Commissione Comunale, che lo Stato assumesse a suo carico tali conseguenze, mantenendo fermi ed inalterati i rapporti fino a quando una prevedibile intensificazione dei consumi non potesse reintegrare il cespite in questione.

Le esenzioni e riduzioni proposte dalla Commissione comunale, relatore il Comm. Cartoni, riguardavano lo sgravio completo delle materie prime occorrenti alle industrie e principalmente le seguenti: olio vegetale ed animale, cera vegetale ed animale grezza, stearina, paraffina, ecc., asfalto, legnami d'opera grezzi e segati per uso di costruzioni, ferro di prima e seconda fabbricazione per l'uso come sopra, stagno, piombo, ghisa, zinco grezzo e lavorato e per l'uso come sopra, carta da parati semplice, tinta in pasta, carta da stampa e cartoni ordinari.

Per mitigare poi il costo della vita della massa operaia, si proponeva lo sgravio completo dei generi di consumo popolare e che hanno una parte prevalente nell'alimentazione delle classi operaie, come: le carni di agnello, le carni di maiale, i formaggi salati e freschi di produzione locale, pesce salato e sott'olio, olio, lardo e strutto. Proponeva infine un equo e coraggioso alleviamento del dazio delle carni bovine, riconoscendo di non poter sostenere il completo sgravio di questo articolo che dà un gettito di alcuni milioni.

La Commissione comunale rilevò, infine, che, mentre poteva esser dubbio se per Roma sarebbe stato necessario di richiedere, come fu concessa a Napoli, una restrizione della cinta daziaria, perchè v'è tutto un gruppo di abitazioni operaie che pure debbono far parte del quartiere industriale Ostiense, compreso dentro la cinta daziaria attuale, doveva invece sicuramente richiedersi ed ottenersi, per legge, che la zona dichiarata aperta sarebbe rimasta sempre tale, in modo che nessun successivo allargamento della cinta daziaria potesse mai colpire o restringere la zona stessa. Siffatta disposizione di legge fu ritenuta necessaria per dare al capitale la certezza che il regime dell'apertura sarebbe stato conservato e che non sarebbe stato in facoltà del potere esecutivo di sopprimerlo a suo piacimento. La zona, dichiarata e garantita aperta per legge, avrebbe dovuto comprendere tutto il quartiere industriale tanto sull'una quanto sull'altra sponda del Tevere, a valle delle mura della città, secondando così la naturale tendenza di questo quartiere ad estendersi verso il mare.

Regime doganale. — La Commissione comunale rilevò che lo Stato, con la legge per Napoli 8 luglio 1904, n. 351, accordò l'esenzione completa dei dazi doganali alle macchine, ed in genere a tutto quanto potesse occorrere per il primo impianto degli stabilimenti nuovi e per l'ampliamento degli stabilimenti già esistenti. L'indice dell'effetto pratico di questa esenzione era dato dalla perdita subìta dalla finanza dello Stato in corrispondenza ai dazi non pagati: perdita che, per il periodo di 8 anni, era salita ad oltre nove milioni e mezzo e che, se da

un punto di vista puramente fiscale poteva essere oggetto di critiche, dal punto di vista economico e sociale doveva essere oggetto di vivo compiacimento, in quanto dimostrava un forte sviluppo dei mezzi di produzione della ricchezza, che avrebbe dato a sua volta un corrispondente incremento alla finanza dello Stato compensandone con usura le perdite prima sofferte.

Nessun dubbio quindi che una simile esenzione avrebbe dovuto essere accordata, dalla auspicata legge, alle nuove ed alle vecchie industrie della capitale.

Altra facilitazione di carattere doganale, concessa agli stabilimenti compresi nella zona industriale di Napoli, fu quella di governarsi a regime di deposito franco. E' noto che, in virtù di questo regime, lo stabilimento si considera come situato fuori della linea doganale, di guisa che le merci vi entrano in franchigia da qualsiasi dazio doganale. I prodotti, all'uscita, o sono destinati al consumo interno, ed allora assoggettati alla tariffa minima d'introduzione, o sono destinati all'estero, ed allora non pagano alcuna tassa. Questo regime presenta vantaggi notevolissimi per quelle industrie che si propongono, in tutto o in parte, l'esportazione della loro produzione, specialmente quando alla formazione di questa concorrono materie prime di provenienza estera, e può considerarsi come un'arma validissima che lo Stato può dare all'industria nazionale per la conquista del mercato internazionale. La Commissione comunale ritenne che l'estensione di questo regime a Roma non avrebbe potuto trovare seria difficoltà nell'art. 57 del Testo unico 26 Gennaio 1896, che, in ordine ai depositi franchi riguarda esclusivamente le città marittime, poichè il regime stesso è stato sempre considerato come ugualmente applicabile tanto alle merci provenienti dal mare, quanto alle merci provenienti dalle vie di terra, e quindi può benissimo estendersi alle città lontane dal mare.

Esenzione dalle imposte dirette. — La Commissione comunale rilevò che gli oneri tributari, che gravano in varia forma sulle industrie, raggiungono limiti altissimi e tali da poter

essere difficilmente sopportati da un'industria nascente, che non ha potuto ancora consolidarsi.

Dimostrava infatti che gli oneri statali gravavano sulle società industriali, prima della guerra, nella misura del 2,90 per cento rispetto al capitale, e del 41,40 per cento rispetto ai dividendi. In altri termini le dette Società avevano dovuto pagare, per ogni 100 lire di dividendo distribuito, più di 40 lire per oneri fiscali. Oltre un terzo dei guadagni, lordi da imposta, era stato quindi assorbito dai pesi tributari; di questi i più gravosi apparivano l'imposta di ricchezza mobile (24 per cento dei dividendi), le imposte e sovrimposte immobiliari (3 per cento) e la tassa di negoziazione (6,20 per cento).

La legge per Napoli esonerò per un decennio (ed il termine fu poi prorogato) i nuovi impianti industriali e gli ampliamenti di quelli già esistenti, dalle tre imposte dirette fondamentali (terreni, fabbricati e ricchezza mobile). Lo stesso esonero la Commissione Comunale richiese per la Capitale, tanto più necessario in quanto che tutto faceva prevedere una recrudescenza di asprezze tributarie, alle quali era doveroso sottrarre le giovani industrie che si sarebbero avventurate in un ambiente nuovo e scarsamente esperimentato.

La Commissione Comunale inoltre rilevò che sarebbe stato anche opportuno studiare la convenienza di ridurre la tassa di negoziazione almeno a favore delle Società anonime, che avranno la loro sede ed i loro stabilimenti esclusivamente in Roma, trattandosi di una tassa che assorbe più del 6 per cento degli utili.

Agevolazioni diverse. — La stessa Commissione si occupò poi degli altri provvedimenti compresi nella legge per Napoli, come della concessione dell'esercizio dei bacini di carenaggio, sostenendo che anche questa parte della legge per Napoli avrebbe potuto trovare riscontro in una disposizione analoga da adottarsi per Roma, per l'esercizio degli impianti portuali, specialmente delle grue, e della concessione di costruire materiale ferroviario, avvertendo che, come la legge per Napoli aveva assicurato agli stabilimenti meccanici locali la costruzione di una notevole quantità di materiale mobile ferro-

viario, così oggi lo Stato avrebbe potuto assicurare all'industria romana, per un congruo periodo di tempo, la fornitura di una parte del materiale occorrente per la inevitabile e non lontana trasformazione della trazione ferroviaria a vapore in trazione elettrica, in modo da rendere facile lo sviluppo in Roma di tutto quel gruppo di industrie elettriche ed elettrochimiche, alle quali è riservato un brillante avvenire.

La Commissione Comunale si soffermò infine sulla concessione del minerale dell'Elba.

La citata legge del 1904, assicurò all'industria napoletana una delle materie prime più importanti: il ferro. L'art. 17 dispone infatti: « La maggiore escavazione di minerale, prevista nei contratti che regolano l'affitto delle reali miniere dell'Elba, dei terreni ferriferi del Giglio e delle fonderie di ferro di Follonica, rispettati i diritti acquisiti dagli stabilimenti di fusione attualmente esistenti, sarà concessa, con obbligo espresso di destinare il minerale escavato fino a concorrenza di tonnellate 200.000, a soddisfare i bisogni degli industriali aventi stabilimenti nelle provincie meridionali ed a preferenza in quella di Napoli. I fornitori che usufruiranno di tale concessione avranno dal canto loro l'obbligo di dare i loro prodotti, portati a Napoli, ad un prezzo non maggiore di quello che per tali prodotti si praticherà a Genova ».

Analoghe provvidenze sostenne la Commissione che si potevano e si dovevano invocare a favore di Roma.

* * *

Conclusioni della Commissione Reale. — La Sottocommissione incaricata dalla Commissione Reale di studiare e di riferire sulle proposte della Commissione Comunale, affidò al Comm. Bosio il mandato di compilare la relazione e il progetto di legge.

Il Comm. Bosio, in una sua elogiata relazione, rendendo omaggio alla chiara relazione della Commissione Comunale, venne alle seguenti conclusioni:

Al fine di promuovere l'impianto delle industrie nell'apposita zona, rilevò l'opportunità di accordare le esenzioni in questione agli impianti entro la zona stessa e non altrove, lasciando beninteso agli altri stabilimenti il godimento delle agevolazioni industriali già consentite dalle leggi generali e da quelle speciali per l'Agro romano e per il Lazio.

Per quanto riguarda l'inamovibilità della cinta daziaria, ritenne che essa avrebbe potuto impedire inopportunamente qualsiasi modificazione alla cinta daziaria ancorchè non interessasse la zona industriale, e che perciò sarebbe stato sufficiente disporre nell'art. 1° del progetto che, in occasione di modificazioni alla cinta daziaria, la zona industriale non fosse menomamente toccata.

Circa la revisione della tariffa daziaria esistente, rilevò che le speciali circostanze esistenti in Napoli non concorrono ugualmente per Roma, e che d'altra parte non sarebbe nè opportuno nè utile concretare in questo momento, del tutto anormale, riforme alla tariffa daziaria per le quali occorrerebbe avere la visione esatta delle condizioni future di vita economica ed industriale; perciò, pur non abbandonando l'idea di rivolgere gli studi ad ulteriori modificazioni della suddetta tariffa, ritenne miglior consiglio di limitarsi per ora ad esprimere il voto che « il Governo, cessate le anormali condizioni dell'industria e del commercio dipendenti dallo stato di guerra, procedesse alla revisione della tariffa del dazio consumo di Roma specie per abolire e ridurre dazi concernenti materie che servono alle industrie e generi di consumo popolare, senza far ricadere sul bilancio comunale le conseguenze della diminuzione che da tali modificazioni potessero derivare al reddito daziario ».

Per quanto riguarda i dazi doganali e le imposte dirette, rilevato che, sebbene la detta esenzione, a somiglianza di quella concessa con la legge a favore di Napoli, non si risolva praticamente in un vantaggio privo di inconvenienti per le stesse industrie, sia per le non semplici formalità doganali e la prolungata vigilanza a cui è d'uopo assoggettare gli industriali per accertare l'uso dei materiali che sono importati dall'estero

in franchigia, e per impedire che essi abbiano destinazione diversa da quella per la quale la franchigia è concessa, sia per il danno che si va a recare alla industria nazionale che si dedica alla produzione di quegli stessi materiali, alla quale, tolta la protezione dalla concorrenza straniera, costituita dal dazio doganale, si preclude la possibilità di provvederli in luogo dell'industria straniera; visti anche i recenti provvedimenti adottati col Decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n. 1191, per la costruzione del nuovo porto di Venezia con annessa zona industriale e col Decreto luogotenenziale 10 marzo 1918, n. 448, concernente l'ampliamento e sistemazione del porto di Napoli e della zona industriale, nei quali sono rispettivamente richiamati ed estesi i provvedimenti tributari ed economici adottati con la legge 8 luglio 1904, n. 351, a favore di Napoli, conchiuse che non si avrebbe ragione di non fare altrettanto in favore di Roma.

A tutela dell'industria nazionale, il Comm. Bosio dichiarò aver ritenuto necessario di stabilire, come condizione all'importazione dall'estero in franchigia doganale delle macchine e dei materiali per gli impianti industriali, che l'acquisto al l'estero sia giustificato da necessità riconosciute dal Ministero competente.

Sostenne essere evidente l'opportunità di tale condizione, solo che si consideri che, specie nei casi di impianti industriali con capitali stranieri, potrebbe, anche a parità di condizioni, essere preferito per le forniture occorrenti il mercato estero a quello nazionale.

Appoggiava le sue proposte anche sul fatto che tale limitazione non è nuova, essendo già disposta in recenti decreti che contemplano franchigie doganali (Decreto luogotenenziale 17 febbraio 1916, n. 197 e 4 aprile 1918, n. 542, che accordano speciali agevolazioni all'impianto di nuove industrie).

Il Comm. Bosio trattò poi dei profitti di guerra, avvertendo che, come appendice alle concessioni d'esenzione dalle imposte dirette, trovasi sancita nei due Decreti suddetti, riguardanti Napoli e Venezia, speciale concessione per cui è ammesso l'investimento in alcuni impianti industriali dei profitti di guerra, in esenzione dalla sovraimposta straordinaria per essi stabilita.

Dato il concetto di tale concessione, quello cioè di stimolare l'investimento in opere industriali dei redditi straordinari realizzati in conseguenza della guerra, propose che essa fosse estesa anche a Roma, senza limitarla peraltro, come fu stabilito per Venezia e per Napoli, ai soli impianti siderurgici e metallurgici, ciò che potrebbe rendere vana la concessione per Roma.

Riguardo alla concessione del minerale dell'Elba conchiuse che essa fosse in massima richiamata anche per Roma, restando inteso, per la quantità del minerale da provvedersi, che dovrebbero intervenire accordi con l'Amministrazione Demaniale in relazione ai bisogni industriali che potessero manifestarsi.

Riguardo alla forma da dare alle disposizioni di legge da proporsi, ritenne che alla riproduzione delle singole disposizioni della legge per Napoli, applicabili per Roma, fosse da preferire l'adozione della formula generica estensiva adottata nei recenti Decreti già richiamati a favore di Napoli e di Venezia, e ciò anche per non creare, con nuove formule, inopportune diversità di interpretazione e di applicazione in leggi aventi il medesimo fine.

Nello stesso concetto di uguaglianza, sostenne pure di comprendere per Roma la esenzione dalla tassa di registro per gli atti inerenti alla creazione della zona industriale, esenzione che era stata concessa col Decreto luogotenenziale concernente l'ampliamento della zona industriale di Napoli.

Come conclusione delle sue proposte, il Comm. Bosio presentò il seguente progetto di legge:

Art. 1. — La zona industriale di Roma, determinata con l'art. 1 del Decreto...., è dichiarata aperta agli effetti del dazio di consumo. Essa, in occasione di modificazioni alla cinta daziaria, non potrà, nemmeno in parte, essere inclusa nella cinta stessa.

Art. 2. — Agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgeranno entro la zona industriale di Roma ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero, nonchè alle opere ed agli impianti che fossero compiuti nella zona stessa per la sistemazione delle vie acquee nell'interesse dell'industria e del com-

mercio, sono estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalla Legge 8 luglio 1904, n. 351, concernente provvedimenti per la città di Napoli.

Per ottenere le esenzioni dai dazi doganali, previste dagli art. 7 e 8 della citata legge 8 luglio 1904, n. 351, per i materiali da costruzioni, le macchine e quanto altro occorra agli stabilimenti, opere ed impianti suindicati, dovrà essere dimostrata, a giudizio del Ministero per l'Industria, Commercio e Lavoro, la necessità di farne gli acquisti all'estero.

Il godimento dei privilegi tributari derivanti dalla applicazione delle disposizioni predette, cesserà alla fine del terzo anno successivo allo spirare del termine stabilito dall'art. 3 del Decreto....

Art. 3. — Le disposizioni degli articoli 14 e 15 del testo unico 14 luglio 1917, n. 971, per l'imposta e la sovraimposta sui profitti di guerra, si applicano anche agli investimenti ed agli impianti industriali che verranno creati nella zona industriale di Roma entro il termine indicato nel precedente articolo.

Art. 4. — Le disposizioni dei precedenti articoli 2 e 3 sono anche applicabili alle opere ed impianti del porto di Ostia Nuova, come pure agli stabilimenti industriali nel porto stesso e nell'annessa zona industriale di cui agli art. 1 e 2 del Decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, ed a quelli che sorgeranno nelle aree descritte dall'art. 2, comma *b*), della legge 6 Aprile 1908, n. 116, tra il Piano regolatore di Ostia Nuova e la via del Forte Ostiense.

***

Preso in esame il suddetto progetto dalla Commissione Reale, nella seduta plenaria del 29 ottobre 1918, e respinta una pregiudiziale sull'abolizione del dazio di consumo, perchè fu ritenuto che esorbitasse dai limiti in cui la Commissione doveva contenere i suoi lavori, fu ampiamente discusso il principio affermato nell'art. 2° riguardante la condizione che l'esenzione dai dazi doganali fosse subordinata al giudizio del Mini-

stero per l'Industria, Commercio e Lavoro, il quale avrebbe dovuto convenire sulla necessità che i materiali da costruzioni, macchine e quanto altro sarebbe occorso agli stabilimenti, opere ed impianti pei quali si chiedeva l'esonero, dovessero essere acquistati all'estero.

Si sostenne dal Commissario, Comm. Zarù, che subordinare al giudizio del Ministero la facoltà di acquisto all'estero del suddetto materiale, fosse una restrizione ed un vincolo alle diverse iniziative che si vogliono invece secondare nella formazione e nell'applicazione loro.

Il detto Commissario ritenne altresì che il compito affidato alla Commissione Reale fosse quello di presentare al Governo proposte di provvedimenti straordinari e transitori, tendenti a favorire con eccezionali trattamenti l'impianto e lo sviluppo industriale di una speciale zona di Roma, e che fattore principale per il raggiungimento dello scopo fosse appunto il maggiore assecondamento della completa libertà di iniziativa.

Da ciò l'opportunità di lasciare agli industriali la responsabilità della scelta dei macchinari e delle merci che fosse necessario importare dall'estero, senza vincolo di guarentigie non sempre efficaci per le industrie nazionali.

Rispose l'on. Relatore che, nel caso concreto, l'applicazione della norma proposta non avrebbe dato luogo a difficoltà di sorta, nè portato intralcio allo sviluppo dell'industria nazionale. Insistette che, a parità di condizioni, dovessero preferirsi i prodotti nazionali e che solo in caso di mancanza di materiale, questo venisse preso dall'estero.

A sostegno della tesi esposta dal Relatore, alcuni Commissari citarono fabbriche straniere impiantate e sviluppate in varie parti d'Italia, che non incontrarono ostacoli dalla disposizione in questione; altri espresse l'opinione che non si dovesse sopprimere una norma protettiva dell'industria nazionale ma che si potesse piuttosto sostituire alla parola « *necessità* » l'altra « *convenienza* » di fare gli acquisti all'estero. Nessuno dei Commissari che avevano fatto osservazioni al progetto credette peraltro di presentare concreti emendamenti: il progetto fu pertanto approvato nel testo proposto dal Relatore.

Riveduto il detto testo nel lavoro di coordinamento delle

varie disposizioni del progetto di legge, ritenuto che l'ampliamento della zona fino al mare, deliberato in massima dalla Commissione, aveva già avuto pratica attuazione, in quanto il porto e la zona erano state comprese nel quartiere industriale determinato dal Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, col quale fu istituito l'Ente Autonomo, e che non aveva perciò più ragione di sussistere l'art. 4 del progetto, è stato soppresso il detto articolo riducendo il progetto ai tre articoli seguenti:

Progetto di Legge. — Art. 1. — La zona industriale di Roma determinata con l'art. 1 del Decreto... è dichiarata aperta agli effetti del dazio di consumo. Essa, in occasione di modificazioni alla cinta daziaria non potrà, nemmeno in parte, essere inclusa nella cinta stessa.

Art. 2. — Agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgeranno entro la zona industriale di Roma ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero, nonchè alle opere ed agli impianti che fossero compiuti nella zona stessa per la sistemazione delle vie acquee nell'interesse dell'industria e del commercio, sono estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalla legge 8 luglio 1904, n. 351, concernente provvedimenti per la città di Napoli.

Per ottenere le esenzioni dai dazi doganali previste dagli articoli 7 ed 8 della citata legge 8 Luglio 1904 per i materiali da costruzioni, le macchine e quanto altro occorra agli stabilimenti, opere ed impianti suindicati, dovrà essere dimostrata a giudizio del Ministero per l' Industria, Commercio e Lavoro, la necessità di farne gli acquisti all'estero.

Il godimento dei privilegi tributari derivanti dalla applicazione delle disposizioni predette, cesserà alla fine del terzo anno successivo allo spirare del termine stabilito dall'art. 3 del decreto.

Art. 3. — Le disposizioni degli art. 14 e 15 del testo unico 14 Luglio 1917, n. 971, per l'imposta e la sovrimposta sui profitti di guerra si applicano anche agli investimenti ed agli

impianti industriali che verranno creati nella zona industriale di Roma entro il termine indicato nel precedente articolo (1).

Edificio doganale. — Il Comm. Bosio aveva avuto, inoltre, dalla Commissione Reale l'incarico di riferire sul voto emesso dal Consiglio Comunale perchè fosse costruito dallo Stato l'edificio doganale del Porto fluviale di S. Paolo, sulla sponda sinistra del Tevere.

Il Comm. Bosio assicurò che, in conseguenza della chiusura dell'antico porto di Ripagrande, presso il quale era stabilito apposito ufficio doganale, si era imposta la necessità di trasferire l'ufficio stesso al nuovo Porto di S. Paolo, ove deve svolgersi il traffico fluviale.

Verificatasi, infatti, tale chiusura nell'Ottobre 1915, l'Amministrazione delle dogane, che da tempo aveva preso in esame la quistione ed aveva già acquistata l'area necessaria alla costruzione dell'edificio doganale presso il nuovo porto, dopo aver provveduto al collocamento provvisorio dell'Ufficio di dogana nei locali dei Magazzini Generali al porto stesso, fece intraprendere la costruzione del detto edificio.

I relativi lavori ebbero principio il 30 Ottobre 1916 e avrebbero dovuto esser compiuti entro un anno; senonchè, a causa della guerra, sorsero gravi difficoltà per la fornitura ed il trasporto dei materiali da costruzione più necessari (cemento e ferro) e quindi, constatata la impossibilità di ottenere un proseguimento normale dei lavori, questi dovettero essere sospesi.

Ora le fondazioni dell'edificio, coi pilastri che ad esse si innestano, sono compiute, e si sta riprendendo la costruzione del medesimo che deve essere compiuta prima di un anno.

E' quindi certo che l'Ufficio doganale potrà funzionare in locali propri, allorchè i trasporti fluviali riprenderanno il loro corso normale.

Il Comm. Bosio informava infine che l'edificio sorgerà sulla sponda sinistra del Tevere, come appunto aveva richiesto la Commissione comunale, ma che ciò non esclude che le opera-

(1) Le disposizioni di cui al detto progetto di legge sono state riportate negli art. 26-27-28 del D. L. 23 febbraio 1919, n. 304 che istituisce l'Ente Autonomo già richiamato.

zioni doganali, ove occorra, possano anche compiersi sulla sponda destra, in corispondenza agli impianti portuali ivi stabiliti e da stabilire.

La Commissione Reale prese atto di tali informazioni.

Il Porto di Ostia Nuova. — La Commissione comunale propose, ed il Consiglio approvò, di richiedere allo Stato che, accettando il completo progetto del Comitato *Pro Roma Marittima* per la costruzione di un porto di scalo ad Ostia e di un canale di collegamento col Tevere, assumesse esso stesso l'esecuzione delle opere relative.

Ma in seguito, come è stato già accennato, il Comune, ritenuto che fosse urgente iniziare la grande opera, stabilì di assumere la costruzione del porto in base al Testo Unico della legge sui porti 2 aprile 1885, n. 3095.

Prima di esporre lo svolgimento delle trattative e gli accordi conchiusi col Governo, giova riassumere i precedenti storici riguardanti l'argomento.

Precedenti storici. — Il problema di ridonare alla Capitale d'Italia la comunicazione acquea col mare, che fu uno degli essenziali elementi della grandezza della Repubblica e dell'Impero Romano e la mèta sempre ambita della Roma papale, diede luogo alla compilazione di numerosi progetti e disegni, differenti fra loro, sia negli scopi secondari, sia nei mezzi per raggiungere lo scopo principale.

In massima, questi progetti si proponevano di unire Roma al mare, mediante un canale marittimo indipendente, o per mezzo del Tevere, migliorato nella sua navigabilità con acque più o meno profonde.

Tutti riconobbero peraltro la necessità di un porto marittimo a cui avrebbe dovuto far capo la via navigabile.

La linea navigabile del Po, da Venezia a Milano, e quella del Tevere e del Nera, dal mare a Terni e a Perugia, furono i due principali problemi della navigazione interna nel nostro paese assunti allo studio, appena insediatasi, dalla Commissione Ministeriale per la navigazione interna del Regno, istituita con Decreto 14 Ottobre 1903.

La risoluzione del primo problema avrebbe rappresentata

la più importante opera relativa alla navigazione interna; quella del secondo avrebbe condotto inevitabilmente alla ricostruzione dell'antico porto marittimo di Roma ed alla rivendicazione quindi dei diritti che ha Roma di essere città di mare.

I più importanti tra i sopracitati progetti relativi alla navigazione delle valli del Tevere e del Nera, furono presi in diligente esame da parte della Commissione Ministeriale e dettero luogo ad un'ampia, dotta ed esauriente discussione, che, eliminando disegni troppo grandiosi e sproporzionati alla realtà dei bisogni attuali, valse indubbiamente a ricondurre il problema nei limiti della praticità, senza però pregiudicare la più ampia soluzione che uno splendido avvenire avrebbe potuto imporre.

In quella occasione importanti studi furono appositamente affidati all'Ufficio speciale del Genio civile pel Tevere e l'Agro Romano, specialmente per quanto riguarda la navigabilità del Tevere ed i mezzi più adatti a migliorarne le condizioni.

Il 31 Ottobre 1906 il predetto Ufficio presentò alla Commissione suddetta il progetto di massima che s'informava ai seguenti criteri:

a) mantenere nell'attuale alveo le acque del Tevere, da Roma al mare, tanto in magra che in piena, senza drizzagni o diversivi;

b) inalveare il fiume, sia con la costruzione di argini dove la campagna è depressa, sia con la costruzione di pennelli a martello in modo da avere ovunque una sezione di magra larga a tal livello m. 77,50, con un tirante d'acqua nel filone non minore di m 3,00;

c) usufruire della Fiumara grande per lo scarico di tutte le piene, intercludendo il loro passaggio nel canale di Fiumicino.

In quanto all'approdo dal mare, l'Ufficio avanzò due proposte: o trasformare il canale di Fiumicino in canale marittimo, o corredarlo di bacino interno e di moli guardiani spinti sino alla isolara di circa m. 10, o aprire un nuovo porto in sinistra della Fiumara grande.

In base a tali studi la Commissione Ministeriale espresse il parere:

« 1. Che il progetto del Genio civile potesse ammettersi in linea di massima per la parte da Roma a Capo due rami, provvedendo frattanto a migliorare l'entrata del porto canale di Fiumicino;

« 2. Che la navigazione del Tevere dovesse in definitiva far capo ad un porto marittimo a grandi fondali, da stabilirsi sulla sinistra della foce principale del fiume presso il termine del delta ».

Quasi contemporaneamente alla costituzione della Commissione Ministeriale per la navigazione interna, era sorto in Roma, il Comitato Nazionale « Pro Roma Marittima » per il porto di Roma e per la navigazione del Tevere e del Nera, il quale si era prefisso di attirare l'attenzione pubblica sulla necessità della trasfomazione marittima della Capitale d'Italia, e di sollecitare quindi i pubblici poteri a promuovere l'esecuzione delle opere relative.

Nel 1906, per impulso di questo Comitato, l'Amministrazione comunale si propose di congiungere, frattanto, con una rapida ferrovia, Roma colla spiaggia marina più prossima, e di creare su questa, una città balneare. Allo scopo di determinare il punto della spiaggia più conveniente, nominò una Commissione tecnica della quale fecero parte, tra gli altri, il Comm. Luiggi e il Comm. Maganzini del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici ed il Comm. Ing. Moretti, Capo dell'Ufficio tecnico municipale.

Sui primi del 1907 detta Commissione tecnica municipale confermò le deliberazioni di massima della Commissione Ministeriale per la navigazione interna, precisando che la ferrovia avrebbe dovuto far capo sulla spiaggia di Ostia e di Castel Fusano. In seguito a ciò il Comune di Roma fece istanza al Governo perchè gli fosse ceduto l'arenile demaniale tra le foci del Tevere e quella del canale di Fusano, arenile che, intanto, il Comitato Nazionale « Pro Roma Marittima » aveva potuto, coll'autorizzazione del Ministero delle Finanze e di quello della Marina, rivendicare al Demanio.

La concessione dell'uso dell'arenile fu data dal Governo al

Comune gratuitamente e in perpetuo con la convenzione 5 marzo 1907.

Nello stesso anno 1907 la Commissione, cui era stato aggiunto il Comm. Ing. Ignazio Inglese, del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, estese i propri studi al problema generale delle comunicazioni navigabili fra Roma ed il mare, e fu concorde nel riconoscere « la indiscutibile possibilità tecnica di costruire un porto nella spiaggia marittima fra Castel Fusano ed il Tevere, che offre condizioni favorevoli e migliori di quelle di Porto Said, e di altri porti costruiti all'estero in località consimili per la natura e la conformazione della spiaggia rispetto ai fenomeni marittimi; il qual porto avrebbe dovuto essere messo subito in comunicazione col Tevere ed eventualmente, nel futuro, per mezzo di opportuno canale, con Roma ».

In conformità di tali concordi criteri, fu stipulata fra Stato e Comune la convenzione 5 marzo 1907, approvata poi con la Legge 11 luglio 1907, n. 502.

Per l'art. 5 di tale convenzione fu ceduta dal Demanio alla città di Roma una zona littoranea fra Castel Fusano e la sponda sinistra del Tevere, mentre per l'art. 11 della Legge fu dichiarata di pubblica utilità la costruzione di un viale fra Roma (S. Paolo) e la detta zona littoranea, destinata alla costruzione di un sobborgo marittimo ed alla creazione del porto.

La successiva Legge 6 aprile 1908, n. 116, concernente « provvedimenti per la città di Roma », estese la facoltà di espropriazione a 400 metri da ogni lato della ferrovia e relativo viale, e a tutta la pianura a sinistra del Tevere dalla Basilica di S. Paolo sino ai cosidetti Monti di S. Paolo, onde permettere in avvenire la costruzione di un canale marittimo, congiungente il porto costiero col porto interno, da costruirsi nei prati della Basilica di S. Paolo.

La detta legge estese inoltre le espropriazioni in favore del Comune ad una striscia di terreno fra il Tevere ed il canale di Fusano profonda 500 metri e contigua all'arenile demaniale già ceduto al Comune, onde meglio sviluppare l'erigendo sobborgo marino.

Nello stesso anno 1908 il Comitato esecutivo per i festeggiamenti del primo Cinquantenario della proclamazione di Roma

Capitale d'Italia, aveva posto nel programma delle opere da consacrarsi nella fatidica data, l'inizio di un'opera permanente di pubblica utilità, e la Commissione di studio da esso nominata, propose che tale opera fosse appunto il porto marittimo di Roma.

Il Comitato Nazionale « Pro Roma Marittima », proseguendo costantemente la propria missione di propaganda, il 14 novembre 1912 inoltrava domanda al Ministero dei Lavori pubblici per ottenere di costruire il porto ed il canale sulla base del suo progetto tecnico, nel quale, assecondando i criteri fondamentali affermatisi ormai attraverso tante Commissioni e preferiti dall'Amministrazione dei lavori pubblici, si traeva profitto dell'antichissimo canale di Fusano e di quelli della bonifica Ostiense nonchè della progettata ferrovia municipale.

Il progetto comprendeva:

1. Un avamporto con moli protraentisi in mare sino ai fondali di m. 12;

2. Adattamento dell'ultimo tratto del canale di Fusano per crearvi i bacini commerciali del porto, corredati dei necessari impianti fissi e mobili per le operazioni del commercio;

3. Dragaggio del canale di accesso dall'avamporto al porto;

4. Adattamento dei canali di bonifica a canali di navigazione interna per congiungere il porto al Tevere:

5. Costruzione di una conca di navigazione in sponda sinistra del Tevere allo sbocco in fiume del canale;

6. Costruzione del raccordo, con la ferrovia municipale Roma-Ostia-Mare, dell'impianto ferroviario del porto.

Queste le linee generali di grande massima, in base alle quali, se approvate dal Ministero, il Comitato avrebbe svolto in seguito il progetto tecnico completo e dettagliato.

Gli uffici del Genio civile, ai quali il Ministero sottopose il disegno schematico presentato dal Comitato, lo approvarono, con qualche osservazione e suggerimento, con rapporto del 24 marzo 1914, n. 914.

Il 30 ottobre successivo, fu presentato dal Consiglio il progetto definitivo del porto e del canale navigabile e con voto 15 dicembre 1914, n. 2016, il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò in massima ed in linea tecnica il detto pro-

getto, che, con le modificazioni suggerite dalle Commissioni locale e centrale dei porti, fu ripresentato al Ministero ed approvato definitivamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto 15 aprile 1917, n. 51.

Il piano regolatore del porto. — Il porto è situato sulla spiaggia di Ostia simmetricamente allo sbocco della forma emissaria dello stagno omonimo; esso è costituito da un avamporto e da una darsena commerciale.

L'avamporto è costituito da due moli. Il molo di ponente o di sopraflutto, il molo di levante o di sottoflutto.

La bocca del porto risulta dell'ampiezza di m. 250 orientata a S. 20° W., in direzione cioè della bisettrice del settore di traversia principale, e ricade in profondità d'acqua di m. 12,50.

La lunghezza complessiva dei due moli è di m. 4420 di cui m. 1520 opposti alla traversia e m. 2900 in senso normale alla spiaggia. La superfice racchiusa dalla cinta dei moli è di ettari 236, dei quali ettari 70 protetti da tutti i mari di traversia principale. Entro questa superfice il fondo del mare verrebbe dragato fino a 10 m. di profondità.

I moli saranno costruiti con una gettata di scogliera di fondazione, con massi cellulari e con coronamento di muratura.

Sulla spiaggia compresa fra i due moli e precisamente in corrispondenza della foce dell'attuale forma emissaria di Ostia, si aprirà un canale di accesso alla darsena della larghezza costante di m. 100 e lunghezza di m. 200. L'ingresso dalla parte dell'avamporto sarà munito di due brevi pennelli spinti fino alla isobara di m. 3,50, in direzione parallela al canale, e situati a distanza di m. 200 fra loro. Il canale sarà a sponde murate.

La darsena susseguente il canale, verrà costituita nelle sue grandi linee da un bacino rettangolare lungo m. 1300 e largo complessivamente m. 700. Dalla sponda destra aggetteranno tre moli sporgenti, ciascuno di m. 180 di larghezza e di circa m. 400 di lunghezza, disposti a distanza fra di loro di m. 150.

Sul lato a mare della darsena è previsto uno stabilimento di raddobbo con annesso bacino di carenaggio.

Sul lato settentrionale del porto interno si aprirà il canale

navigabile di comunicazione col Tevere, canale che avrà in prossimità un piccolo bacino destinato allo stanziamento dei natanti e dei battelli, aperto in fondali di m. 3 e corredato di uno scalo per il tiro a terra dei detti galleggianti.

La spesa per l'esecuzione di tutte le opere del porto è stata valutata in L. 73.000.000 in cifra tonda.

Alle spese d'impianto per la Stazione ferroviaria viaggiatori e merci, per una Stazione di disinfezione, per la Dogana e per la Capitaneria del porto, dovrà provvedersi a cura degli Enti interessati.

Il porto di cui si è descritto l'organico sviluppo è capace di far fronte ad un traffico di circa due milioni di tonnellate annue.

La previsione di traffico nel periodo iniziale, e per una diecina di anni, può valutarsi a circa 700,000 tonnellate annue.

E' stato ritenuto quindi conveniente di ridurre le opere del primo impianto del porto in relazione al minor traffico prevedibile in modo da avere un minore aggravio di spesa.

Delle opere progettate come Piano regolatore del porto si eseguiranno pertanto subito i moli dell'avamporto, i pennelli ed il canale di accesso dall'avamporto alla darsena.

Dell'avamporto verrà limitata l'escavazione a 10 metri ad un canale largo al fondo 300 m., dai pennelli alla bocca di avamporto, con conveniente raccordo verso il fondo del mare all'isobara 10.

La darsena verrà limitata alla costruzione del primo e secondo bacino e verrà per ora rinviata la costruzione del bacino di carenaggio, del bacino e dello scalo per il tiro a terra dei natanti.

Con queste riduzioni, verrà ad aversi uno sviluppo di banchine, disponibile per il traffico, di m. 2510 che, secondo la statistica degli altri porti, è sufficiente per far fronte ad un traffico di circa 900.000 tonnellate annue, in ragione cioè di 350 tonnellate annue per metro lineare di banchina disponibile per il commercio.

Il porto avrà in seguito l'incremento di traffico annuo generale che hanno tutti i porti, e, come si è detto, si prevede che

potrà raggiungere, a suo completo sviluppo, i due milioni di tonnellate annue.

La spesa per l'esecuzione delle opere sopra descritte, può riassumersi come segue.

A) Avamporto:		
Movimenti di materie	L. 1.995.000,00	
Moli	» 18.012.555,00	
Totale avamporto		L. 20.007.555,00
B) Canale di accesso alla Darsena:		
Movimenti di materie	L. 641.554.75	
Moletti di difesa	» 681.839,85	
Muri di sponda	» 1.508.346,21	
Totale canale di accesso		L. 2.831.740,81
C) Bacino interno (Darsena):		
Splateamento ed escavazione	L. 4.572.534,60	
Muri di sponda	6.263.964,80	
Arredamenti (grue, tettoie, ecc.)	» 1.358.200,00	
Impianti ferroviari	» 276.000,00	
		L. 12.470,699,40
D) Segnalamenti		» 76.000,00
Totale dei lavori		L. 35.385.995,21
E) Compensi diversi		L. 796.184,89
F) Espropriazioni, spese generali ed impreviste		L. 3.067.819,90
Totale		L. 39.250.000,00
G) Aumento del 20 per cento a causa delle variate condizioni del mercato		L. 7.750.000,00
Totale generale		L. 47.000.000,00

*
* *

Sono elementi costitutivi del traffico del costruendo porto: l'attuale traffico del Tevere, in entrata ed in uscita; i carboni per la distillazione ed il commercio provenienti per ferrovia da Civitavecchia e da Anzio; le riesportazioni dei prodotti della distillazione del carbone (coke, acque ammoniacali, aniline, catrame, ecc.); il carbone per il deposito delle locomotive delle Ferrovie dello Stato di Roma; l'importazione ed esportazione delle granaglie, paste fabbricate, crusche, ecc.; le importazioni dalla Sardegna (formaggio, buoi, vini); le importazioni dalla Sicilia (vini, ecc.); i coloniali, i petroli, le benzine, ecc., oggi provenienti per ferrovia da Genova, da Napoli e da Livorno; i ferri, gli acciai, le ghise, i rami, ecc., la cui produzione proviene, per mare, dall'estero o da stabilimenti nazionali, tutti situati sul mare; i legnami da costruzione provenienti da Trieste, Fiume ed altri porti; l'importazione della materia prima e l'esportazione dei prodotti per la nuova vetreria di S. Paolo; i macchinari diversi per industrie meccaniche ed agricole; le importazioni ed esportazioni a Terni e Narni, l'importazione dei carboni, per i Castelli romani, che oggi passano per Civitavecchia o per Anzio.

Dal riassunto dei dati statistici per il 1913, forniti dall'Amministrazione doganale, da quella ferroviaria e da privati, circa il traffico verificatosi nella navigazione del Tevere, sulle ferrovie in destinazione o partenza da Roma da o per i porti di Civitavecchia, Fiumicino, Napoli, Anzio e Terracina ed altri, ed in transito per Roma da o per i medesimi, si rileva quanto segue:

Categorie di traffico	Importazioni Tonnel.	Esportazioni Tonnel.	Totale Tonnel.
Attuale traffico per il Tevere	87.308	7.044	94.352
Traffico ferroviario in destinazione od origine di Roma o per i porti . .	300.254	27.125	327.379
Traffico ferroviario in transito per Roma da o per i porti	108.827	11.192	120.019
Totale Tonnellate . . .	496.389	45.361	541.750

Questo traffico, proveniente dal mare nel 1913, diretto al consumo od al transito di Roma, e sostanzialmente costituito da carbon fossile, grano, ferramenta e legname da costruzione, avrebbe certamente la convenienza di servirsi del porto di Ostia Nuova.

Difatti, considerando il solo porto di Civitavecchia (il più vicino a Roma) si avrebbe il seguente confronto nelle spese di trasporti ferroviari:

MERCI	Civitavecchia Km. 81	Ostia Km. 34	Beneficio di Ostia rispetto a Civitavecchia
Carbon fossile . . .	5,21	2,51	2,70
Grano	6,69	3,16	3,51
Ferramenta	4,82	2,68	2,14
Legname da costruzione	6,20	2,94	3,25

Questi noli ferroviari sono calcolati per spedizioni a piccola velocità, vagone completo di 10 tonnellate, compreso il diritto

fisso di L. 0,50 per tonnellata di merce per dette voci. Il beneficio supera di gran lunga le tasse speciali portuali che dovranno imporsi a Ostia e che non supereranno le L. 1,75 per tonnellata.

Queste sono le differenze sui soli noli ferroviari fra Civitavecchia ed Ostia Nuova (porto). Ma ben altre e più grandi differenze risultano in definitivo se si tiene conto degli aggravi esistenti nel commercio marittimo del porto di Civitavecchia, aggravi che saranno del tutto eliminati coi moderni impianti e coll'organizzazione del porto di Ostia Nuova.

Si tratta, per il 1913, di un complesso di 541.750 tonnellate pari a circa una tonnellata per abitante a Roma in tale anno (abitanti 548.088). Se si considera che il porto di Ravenna, in condizioni presso che analoghe a quello di Roma, ha un traffico di 320.000 tonnellate di fronte ai 70.665 abitanti di quella città, non può che convenirsi nella modestia della valutazione fatta del calcolo del traffico al 1913 in 541.750 tonnellate.

Il porto di Ostia Nuova sarà completamente in grado di funzionare nel 1925; a tale data la popolazione presunta del Comune di Roma sarà aumentata di circa 157.000 abitanti, rispetto a quella constatata nel 1913. Ammesso quindi un incremento di commercio proporzionale alla popolazione, ne risulta un traffico di 700.000 tonnellate in cifra tonda, che è stato assunto a base dei calcoli e che è compatibile con la capacità commerciale del porto.

Convenzione per la costruzione del porto. — La Giunta municipale, in seguito anche alle sollecitazioni fatte dalla Commissione comunale per il risorgimento economico di Roma, credette opportuno di avocare al Comune l'iniziativa della costruzione del porto di Roma in base al testo unico della Legge 2 aprile 1885, n. 3095, e, deliberato l'acquisto consensuale di tutti i diritti sul progetto del Comitato nazionale « Pro Roma Marittima » presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori pubblici e della relativa domanda di concessione, nell'adunanza del 5 maggio 1917 diede incarico all'on. Assessore Paolo Orlando, di concretare lo schema di proposta da presentarsi all'approvazione del Consiglio comunale.

Il progetto, riordinato per quanto riguarda la graduazione dell'esecuzione delle opere nel tempo, e i servizi commerciali del porto, completato con le previsioni di organizzazione dell'esercizio delle opere marittime e di navigazione interna e completamente coordinato con tutte le iniziative già prese per il risorgimento marittimo industriale di Roma, fu presentato al Consiglio comunale nella seduta del 9 luglio 1917.

Il Consiglio lo approvò alla unanimità, deliberando quanto appresso:

1. Di chiedere al Governo del Re la concessione della costruzione del porto e dell'esercizio delle banchine, delle aree retrostanti ed altri impianti del porto di Ostia Nuova, per novanta anni, in conformità del progetto approvato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici con voto 17 aprile 1917, n. 51, e limitando l'esecuzione alle opere indicate nella planimetria in atti per un importo presunto di L. 47.000.000;

2. Di chiedere al medesimo di estendere al nuovo porto le disposizioni degli art. 16 e 17 della Legge 12 febbraio 1903, n. 50, ed imporre una tassa portuale di L. 1 per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata;

3. Di approvare l'istituzione di una sopratassa di ancoraggio di L. 0,50 per tonnellata, netta di stazza, e di chiederne al Governo l'imposizione;

4. Di devolvere il provento delle precedenti tasse a copertura delle spese d'impianto;

5. Di dare mandato alla Giunta di trattare sia con la Cassa depositi e prestiti, sia con gli altri Enti, tanto per la costituzione del prestito di L. 18.000.000 per le spese di impianto, quanto per l'anticipazione di L. 1.800.000 circa per le annualità scadenti nel periodo di costruzione e di avviamento dell'esercizio del porto;

6. Di riservarsi di provvedere, a costruzioni avviate, all'ordinamento dell'esercizio dei vari servizi portuali di spettanza del Comune quale concessionario.

In seguito a tale deliberazione il Comune presentò istanza al Governo per ottenere la concessione, la quale, mercè il valido, efficace e personale interessamento dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, nonchè dell'Amministratore gene-

rale della Cassa Depositi e Prestiti, fu concretata in uno schema di convenzione in cui furono introdotte le seguenti varianti:

a) La tassa portuale fu stabilita in misura media di L. 0,50 per tonnellata metrica anzichè in L. 1.

b) La tassa supplementare di ancoraggio fu stabilita nella misura di L. 0,50 per tonnellata di registro sulle navi che approderanno nel porto, anzichè per tonnellata, netta di stazza. Siccome le tonnellate di registro corrispondono in media a 2,6 volte le tonnellate nette di stazza, il complesso delle due variazioni di cui ai punti *a*) e *b*) importerà un aumento di prodotti per tasse del porto di circa L. 210.000 annue, che potranno essere riservate a fronteggiare eventuali maggiori costi di costruzione od all'esecuzione di maggiori opere od a riduzione delle tasse stesse, qualora questi maggiori costi o queste maggiori opere non sussistessero.

c) Il Comune, anzichè provvedere alla sola parte di sua competenza, dovrà anticipare l'intiero capitale di L. 47.000.000 occorrente per le opere, contraendo annualmente appositi mutui con la Cassa Depositi e Prestiti, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori e ricedendo, in garanzia a questa, le annualità del contributo di spesa spettante allo Stato e le delegazioni che rilascerà la Provincia sulla sovrimposta provinciale per la quota di contributo ad essa spettante.

La Cassa Depositi e Prestiti, come da nota del Ministero dei Lavori Pubblici numero 792, Div. XI, del 21 marzo 1918, ha dato il suo preventivo assenso all'operazione finanziaria di cui sopra, e, per favorire tanto il Comune quanto lo Stato, ha concesso che il saggio d'interesse sui mutui da contrarsi sia quello stabilito per i mutui assistiti da concorso governativo, e la durata di ammortamento di 50 anni.

Nel primitivo piano finanziario, la provvista del capitale era computata al saggio del 5 per cento, con un ammortamento in 35 anni e con un carico massimo di L. 1.151.682 annue; con queste concessioni ottenute dalla Cassa Depositi e Prestiti, il carico massimo si riduce a L. 865.000 annue circa, con un beneficio di L. 286.500 annue circa, che potrà, come il maggior provento delle tasse, tenersi in riserva per far fronte a maggiori costi, a maggiori opere, ed a riduzione delle tasse portuali.

d) La durata della concessione fu limitata da 90 a 60 anni, la quale durata è più che sufficiente per l'ammortamento dei capitali investiti dal Comune nell'impianto del porto, avvenuto il quale ammortamento, la concessione, *ope legis*, in ogni caso sarebbe cessata.

Il Consiglio comunale, nella seduta del 19 aprile 1918, riferendosi, per la ripartizione della spesa, all'art. 2 della legge 14 luglio 1907, n. 542, approvò con le suddette varianti lo schema di convenzione.

Conclusioni e voto della Commissione Reale. — Nella seduta plenaria del 4 aprile 1918, la Commissione Reale, udito dal Comm. Orlando il contenuto della deliberazione del Consiglio comunale, che si è creduto di esporre ampiamente, per la grande, forse decisiva, importanza che ha il porto nell'avvenire industriale di Roma, trattò esaurientemente la questione, soffermandosi specialmente sulle considerazioni svolte dallo stesso Comm. Orlando riguardo alla opinione espressa sull'argomento dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il detto Consiglio si era manifestato contrario alla costruzione del porto interno a S. Paolo, collegato con quello costiero di Ostia sopra descritto e quindi col canale marittimo, in quanto aveva ritenuto che, quando il porto costiero sarà messo in comunicazione con la città per mezzo del Tevere e della ferrovia, esso sarà di per sè sufficiente al bisogno e non occorrerà il canale marittimo.

Fu riconosciuta, invece, la necessità della completa attuazione del progetto, e fu deciso di fare propri i desideri espressi dalla Commissione comunale, prendendo atto che, per cominciare a dare pratica attuazione al problema della Roma marittima, il progetto presentato dal Comune consiste, oltre che nel detto porto, anche nel primo tratto del canale marittimo, ridotto, per ora, a piccolo canale di navigazione. Fu preso atto altresì che il Comune, in corrispondenza dei voti espressi dalla Commissione comunale, aveva già vincolati i terreni necessari per la costruzione di tutto il canale marittimo, che, prima o poi, si renderà necessario di attuare.

Le proposte del Comune e della Commissione Reale furono accolte dallo Stato col Decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, che approvò e rese esecutoria la convenzione 11 maggio 1918 fra Stato e Comune. Con l'art. 26 della suddetta convenzione fu riconosciuta, infatti, al Comune « la facoltà di domandare entro un anno dalla data di approvazione della convenzione stessa la concessione per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento con la città di Roma ». Col Decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304 (art. 2), fra i lavori cui deve provvedere l'Ente autonomo fu poi compresa la esecuzione di altre opere importantissime, fra cui il grande canale marittimo ed il porto interno presso la Basilica di S. Paolo.

Con tali provvedimenti il voto secolare di Roma, di avere un proprio porto congiunto col mare per mezzo di un grande canale navigabile, mercè la ferrea tenacia dell'autore del progetto Comm. Orlando e le unanimi deliberazioni della rappresentanza civica di Roma, che trovarono sincero ed entusiastico appoggio nei poteri statali, è finalmente in corso di attuazione.

* * *

Prima di chiudere la trattazione di questa questione, la Commissione deliberò di far presente al R. Governo, per quei provvedimenti che a suo tempo riterrà di adottare, che, se il Consiglio comunale di Roma, allo scopo di affrettare la grande opera, accettò gli oneri della legge comune che pone a carico dei municipi il 40 per cento della spesa per la costruzione dei porti di seconda categoria, esso non rinunziò a quelle maggiori agevolazioni che dovevano essere oggetto di una legge speciale.

Il Consiglio comunale, infatti, aveva prima deliberato, su proposta della Commissione da lui nominata, di chiedere allo Stato che assumesse esso stesso la esecuzione delle opere del porto e nella successiva seduta del 19 aprile 1918, nella quale

fu approvata la precitata convenzione, votò all'unanimità un ordine del giorno col quale dichiarò che, con l'approvazione della convenzione, non intendeva pregiudicato il diritto di Roma ad un maggiore eccezionale concorso dello Stato in una opera di carattere e di importanza nazionale come è il porto di Roma.

II.

Coordinamento delle linee di comunicazione.

TRASPORTI PER VIA DI TERRA. — TRASPORTI PER VIA DI ACQUA.

Il problema dei trasporti s'intreccia in tal modo con le opere portuali che, per quanto esso sia stato oggetto di studio da parte di una Sottocommissione speciale e svolto in separate relazioni, non è possibile non connetterlo con quelli di cui si è trattato nel precedente capitolo. Nella stessa relazione della Commissione comunale, il relatore Comm. Orlando trattò simultaneamente gli argomenti riflettenti i trasporti ferroviari, fluviali e marittimi, il porto di Ostia e quello interno di S. Paolo, collegati fra loro per mezzo del grande canale navigabile, cosicchè, nel riprodurli, non è stato possibile per la chiarezza della trattazione e per l'esatta indicazione degli studi fatti dal Comune, evitare qualche ripetizione.

Proposte della Commissione comunale. — La Commissione comunale, nella sua relazione trattò l'argomento in diversi capitoli che giova riassumere.

Pei trasporti ferroviari la Commissione espose che la zona in sinistra del Tevere era servita dalla fermata Ostiense della linea Roma-Pisa, ma che sarebbe stato prossimamente presentato alla Direzione Generale delle ferrovie dello Stato il progetto di trasformazione della fermata in stazione, limitatamente al servizio di vagoni a carico completo, senza cioè istituire magazzini, e forse senza migliorare in nulla l'attuale fabbricato. Sebbene su breve percorso vi siano già la Stazione Tuscolana

e quella di Trastevere, pure la Commissione era convinta della opportunità e necessità della trasformazione della fermata Ostiense in vera e propria stazione, con tutti i relativi impianti e servizi.

Dalla fermata Ostiense si stacca il binario di raccordo che per la sua officina di S. Paolo costruì la Società Anglo-Romana per la illuminazione di Roma, in base a concessione governativa approvata con Decreto Reale 7 gennaio 1912. Il binario fu eseguito, parte sui terreni appartenenti al Comune ed al Ministero dei Lavori Pubblici, parte su terreni espropriati dalla Società medesima o che essa possedeva precedentemente. Al detto binario furono successivamente allacciati gli stabilimenti della Società dei Magazzini Generali di Roma, dell'Azienda elettrica municipale e della Società anonima ferramenta Cantini e C. Ha uno sviluppo totale, esclusi i raccordi dei vari stabilimenti, di circa m. 1200.

L'esercizio è fatto dalla Società Anglo Romana con due locomotive a vapore di circa 25 tonnellate di peso, in base a singole convenzioni stipulate coi vari utenti e con le Ferrovie dello Stato.

Ogni stabilimento allacciato corrisponde alle Ferrovie dello Stato una tassa fissa per ogni vagone di qualsiasi portata, ed alla Società Anglo-Romana un compenso pel servizio di trazione di L. 1 per ogni mezzo km. di doppia percorrenza sul binario di raccordo e per ogni vagone di portata sino a 14 tonnellate, di L. 1,25 per vagone da 14 a 25 tonnellate e di L. 1,50 per vagone di portata superiore. Oltre a ciò gli utenti contribuiscono alle annue spese di manutenzione del binario e alla quota interessi ed ammortamento del capitale d'impianto in proporzione delle rispettive utilizzazioni del binario medesimo.

Nel 1915 il movimento totale fu di ben 9828 vagoni così ripartiti:

Società Anglo-Romana	n. 7286
Società Magazzini Generali	» 2079
Società Ferramenta Cantini e C.	» 261
Azienda Elettrica Municipale	» 202

La Commissione ritenne che, essendo ormai completati gli impianti ferroviari di servizio del porto fluviale di S. Paolo

allacciati alle Ferrovie dello Stato per mezzo del binario di raccordo della Società Anglo-Romana, l'Amministrazione comunale dovesse sollecitare il riscatto del binario da parte dell'Amministrazione ferroviaria, in applicazione dell'art. 3 del R. Decreto 7 gennaio 1912 e degli art. 8 e 10 del disciplinare della concessione alla Società Anglo-Romana.

Contemporaneamente l'Amministrazione Comunale avrebbe dovuto domandare al Ministero dei lavori pubblici che il detto binario di raccordo fosse prolungato fino ai Prati di S. Paolo dove, d'ora innanzi, dovrà cercar sede ogni nuovo stabilimento, non essendovi più che pochissime aree disponibili lungo il Tevere a monte della Basilica di S. Paolo.

Passando ad esaminare i servizi ferroviari per la zona in sponda destra del Tevere, la Commissione rilevava che essi erano adeguatamente organizzati con due binari di raccordo staccantisi dalla Stazione di Trastevere e destinati, uno ad allacciare l'impianto ferroviario della banchina destra del porto fluviale e l'ex-stabilimento della Società Prodotti chimici, colla e concimi, l'altro lo stabilimento della Società Italo-Americana pel petrolio. Questi due binari di raccordo potranno, in avvenire, essere facilmente prolungati e ramificati per il servizio dei nuovi stabilimenti che sorgeranno, finchè non diverrà utile la costruzione di nuovi binari di raccordo.

Per quanto riguarda la ferrovia municipale Roma-Ostia Nuova, la Commissione avvertiva la necessità che di essa si eseguisse al più presto il tratto di m. 1300 pel collegamento con le ferrovie dello Stato della fermata Ostiense, onde allacciare alle ferrovie medesime il nuovo Mercato Generale dei generi alimentari.

In conclusione, per quanto si riferiva ai servizi ferroviari e tramviari della zona industriale, la Commissione era di parere:

1. Che dovesse chiedersi al Ministero delle comunicazioni e dei trasporti la sollecita trasformazione in vera e propria stazione dell'attuale fermata Ostiense; il sollecito riscatto dalla concessionaria Società Anglo Romana dell'attuale binario di raccordo tra la fermata Ostiense e la sponda sinistra del Te-

vere e il prolungamento di tale raccordo, lungo il Tevere, sino ai Prati di S. Paolo.

2. Che l'Amministrazione Comunale dovesse sollecitamente eseguire il binario di raccordo della ferrovia Roma-Ostia Nuova (della quale il Comune aveva già deliberata la seconda domanda di concessione) con la fermata Ostiense, compresa nella concessione stessa, e che infine, per quanto riguarda le comunicazioni tramviarie con la città, s'imponesse oramai per parte dell'Azienda municipale dei trams, la costruzione, da tempo deliberata, della linea di congiunzione tra la Via Cavour ed il quartiere di S. Paolo, adottando, dove possibile, il tracciato del tratto di penetrazione della Roma Ostia Nuova.

Pei trasporti fluviali e marittimi la Commissione suddetta esponeva che le comunicazioni per le vie acquee, presenti e future, sono interessanti ed essenziali per Roma, che, attraversata da un fiume, dovrà, per la sua vicinanza al mare, esservi in un prossimo avvenire direttamente congiunta con un canale, e divenire nuovamente porto marittimo.

Nei riguardi della navigazione del Tevere, la Commissione comunale informava che il fiume deve distinguersi in due grandi tronchi a caratteristiche e funzioni assai differenti: il primo si estende dalla foce del porto canale di Fiumicino sino al porto fluviale di S. Paolo, con uno sviluppo di circa Km. 36; il secondo rimonta sino ad Orte alla confluenza del Nera, con uno sviluppo di Km. 118 circa.

Senza occuparsi dei lavori del Tevere a monte di Orte perchè il problema di raggiungere Ponte S. Giovanni sotto Perugia, più volte in diverse epoche studiato, non è ancora stato risoluto a causa principalmente della mancanza di acqua, (il Tevere di per sè non ha, in magra, che la portata di 10 mc. e diviene navigabile ad Orte solo perchè vi riceve i 90 mc. del Nera) la Commissione, accennato alla sistemazione del Nera, necessaria per raggiungere il grande centro di industrie manifatturiere e di produzione di energie idroelettriche che è Terni, così si esprimeva riguardo al primo tronco del Tevere:

« Il tratto di porto-canale adibito ad operazioni commerciali, discendenza degli antichi porti di Claudio e di Traiano, si chiama anche fossa Traiana perchè fu scavato dal grande Impera-

tore, dopo una disastrosa piena del fiume, allo scopo di creare un nuovo sbocco al mare, oltre quello della foce naturale, chiamato oggi di Fiumara grande.

« Il detto tratto di porto-canale possiede una banchina murata soltanto sulla sponda destra, lunga m. 400 circa, percorsa da binario di ferrovia staccantesi dalla stazione di Fiumicino. Ad essa attraccano i piccoli velieri del cabotaggio, ed attraccavano, una volta, i piroscafi della Società Italiana per la navigazione marittima e fluviale; ma ormai il traffico vi è rappresentato soltanto dalla merce dei velieri, che fu nel 1915 di tonn. 6199, e di tonn. 1465 nei primi cinque mesi del 1916.

« La decadenza dell'antico movimento commerciale di Fiumicino dipende esclusivamente dalle sue pessime, insanabili condizioni idrografiche e dalla poca profondità del Tevere, che impediscono ai trasporti acquei per Roma di sostenere la concorrenza dei ribassati noli ferroviari ».

La Commissione sosteneva al riguardo che con l'organizzazione moderna dei commerci, stabilita sulla base dei massimi risultati ottenuti dall'impiego di mezzi perfezionati, è vano, anzi dannoso pensare a far risorgere l'antica navigazione marittima del Tevere a servizio di Roma, perchè l'impedimento è insuperabile provenendo da cause naturali. La foce di Fiumicino porta in mare quasi un terzo del volume di piena, mentre gli altri due terzi si scaricano per la foce di Fiumara Grande; ma la prima va soggetta agli insabbiamenti di tutta l'acqua del fiume per trovarsi sotto vento e sotto corrente alla Fiumara Grande. In tutti i tempi, quindi, è stato ed è tuttora un continuo prolungare dei moli guardiani del porto canale di Fiumicino senza mai poter ottenere alla sua entrata fondali sufficienti ai piccoli velieri e piroscafi, con immersione di circa m. 2,40, che frequentano il porto.

La Commissione comunale si soffermava poi sul servizio di rimorchio ed esponeva che, venuta a scadere la concessione pontificia alla Ditta Welby pel monopolio del servizio obbligatorio di rimorchio sul Tevere e delle opere di manutenzione, la legge 6 Maggio 1906, n. 200, dichiarò marittima la navigazione del Tevere dal mare a Roma. Conseguentemente la giurisdizione passò al Ministero della Marina, che confermò

il servizio di pilotaggio sul Tevere come era sempre esistito.

Ma la legge non provvide ad assicurare sul Tevere un servizio pubblico di rimorchio, in sostituzione di quello obbligatorio della Ditta Welby, ed ebbe una perniciosa interpretazione all'articolo 2, per cui, erroneamente, anzichè lasciare il servizio di pilotaggio facoltativo, questo fu reso obbligatorio.

Sarà trattata, in seguito, più diffusamente la questione del servizio di pilotaggio sul Tevere; qui basti avvertire che la Ditta Welby pel rimorchio e pilotaggio di velieri e chelandie, secondo la suddetta relazione, faceva pagare tanto in ascesa che in discesa L. 3.30 per tonnellata di carico effettivo, più L. 0,55 per tonnellata di stazza netta, cosicchè, ad esempio, una goletta di 30 tonn. di stazza netta, avente a bordo 50 tonnellate di vino, pagava da Fiumicino a Ripa Grande L. 3,30 $\times 50 + 0,55 \times 30$, cioè L. 181,50 e da Ripa Grande a Fiumicino con ritorno in discesa $0,55 \times 30$, cioè L. 16,50.

Tale spesa obbligatoria di pilotaggio è assolutamente insopportabile ai velieri di poca portata naviganti a noli bassissimi, e lo diviene ancora di più per quelle Ditte che moltiplicano i viaggi dei loro natanti sul fiume.

Inoltre, la legge medesima non ebbe nemmeno completa applicazione, in ciò che si riferisce alla giurisdizione dell'Ufficio di Porto di Roma da essa creato, perchè tale giurisdizione si limita al ponte galleggiante del porto canale di Fiumicino, mentre questo rimane ancora alla dipendenza della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, insieme con la spiaggia marina a destra ed a sinistra del Tevere.

Sulle spese sostenute in proposito dallo Stato, la Commissione riferiva che, in seguito a successivi stanziamenti di fondi dal 1906 ad oggi, sono in complesso state spese L. 3.638.000 per i lavori dell'alveo del fiume a valle di Roma, all'intento di migliorarne la condizione di navigabilità. Ciò, oltre a numerosi lavori di minor conto, eseguiti in via di urgenza per riparare a danni di piene, pel funzionamento della draga, per segnalazioni, ecc. Devonsi inoltre aggiungere altri due milioni per lavori già appaltati, ma non ancora eseguiti a causa delle presenti eccezionali condizioni del mercato dei materiali e della mano d'opera e due milioni per la costruzione del Porto

fluviale di S. Paolo, non ancora completato, nonchè le ingenti somme spese a Fiumicino, dal 1906 sino ad oggi, per la manutenzione delle sponde e dei moli guardiani, per dragaggi della Darra, pei necessari prolungamenti dei moli, per la costruzione del nuovo faro di scoperta, ecc. Mancano le cifre dell'importo di questi lavori eseguiti a Fiumicino, ma risulta esser pronto il progetto di un nuovo prolungamento dei moli con la spesa di oltre L. 200.000.

La Commissione Comunale avvertiva, infine, che attualmente il Tevere, durante le massime magre, può essere frequentato da natanti che non peschino più di m. 1,40 e che, quando la canalizzazione sarà completata, potranno utilizzarsi immersioni di m. 1,70 circa, sempre inadeguate all'esercizio industriale dei trasporti marittimi, giacchè tali immersioni sono per velieri e piroscafi di piccolissimo tonnellaggio e privi delle qualità necessarie alla navigazione marittima. Infatti il lodevolissimo e coraggioso tentativo fatto dalla Società Italiana per la navigazione marittima e fluviale, per esercitare a Roma un regolare servizio di trasporti con polizza di carico cumulativa da Roma a qualsiasi porto nazionale od estero, ha completamente fallito.

La Commissione Comunale così conchiudeva:

« Se per legge naturale il Tevere non potrà mai permettere l'inoltro sino a Roma dei moderni piroscafi da carico, è pur necessario che, creato l'ambiente propizio al risorgimento economico della Capitale, noi ci studiamo di porlo in diretta comunicazione navigabile col mare, in maniera da assicurargli le più ampie e facili vie dei trasporti transmarini.

« Considerata la posizione geografica di Roma rispetto al mare e richiamati i suoi precedenti storici, non vi è chi non veda come s'imponga e come sia, non utopistica, ma intuitiva e pratica l'idea di congiungere Roma col mare per mezzo di un canale marittimo, e farla nuovamente divenire vera e propria città marina ».

La Commissione era quindi di parere che l'Amministrazione comunale dovesse tener conto del progetto presentato dal Comitato nazionale « Pro Roma Marittima », affinchè, abbandonate ormai le idee indefinite della soluzione del problema, ne indicasse decisamente ed energicamente al Governo

la pratica soluzione. Esortava, pertanto, ad approfittare dell'attuale momento di rinnovazione della vita del Paese e di preparazione alle future gare economiche internazionali, perchè, troncati ormai i decennali indugi e le dannosissime illusioni, si cessasse di spendere continue ingenti somme per lavori precari nel Tevere, dai quali nessuna utilità, secondo il suo avviso, potrà mai trarre Roma.

La Commissione, concludendo, riteneva che dovesse chiedersi al Ministero dei Lavori pubblici di eseguire con sollecitudine e continuità i lavori progettati nell'alveo del fiume a valle di Roma nell'intento di renderlo navigabile, anche durante le magre, a natanti d'immersione di m. 1,50, nonchè di eseguire un nuovo prolungamento dei moli guardiani di Fiumicino, e di reintegrare le vie alzaie sulle due sponde del fiume e corredarle di mezzi di aiuto alla navigazione; che dovesse sollecitarsi, dall'Ufficio speciale del Genio civile per il Tevere e l'Agro romano, la redazione dei relativi progetti esecutivi, al fine di poter provvedere, in applicazione di analoga proposta approvata dal Consiglio comunale nella seduta del 2 febbraio 1916, alla esecuzione dei due tratti di argini del fiume dalla Magliana a Ponte Galera sulla sponda destra, e dalla Basilica di S. Paolo sino a Mezzo Camino sulla sponda sinistra.

A ripristinare la navigazione sino a Roma dei piccoli velieri, la Commissione riteneva, inoltre, essere indispensabile l'impianto e l'esercizio di un normale servizio di rimorchio eseguito con due rimorchiatori della forza di 200 a 250 HP, in modo da assicurare ai velieri, alla loro entrata a Fiumicino, la possibilità di rimontare sino a Roma, senza perdita di tempo, per andare a prendere i velieri al largo o ad accompagnarveli finchè, preso vento, possano governare.

Infine, richiedeva che si provvedesse all'allacciamento dei piazzali, lungo le banchine del porto fluviale, con la rete tramviaria urbana.

* * *

Passando all'esame del secondo tronco del Tevere navigabile, di quello cioè dal porto fluviale di S. Paolo ad Orte, seb-

bene l'esercizio della navigazione non vi potrà essere utilmente esercitato se non quando sarà costruito il porto marittimo di Roma, nel quale la barca fluviale possa direttamente accostare il piroscafo da carico, la Commissione comunale avvertiva essere assai vantaggioso iniziare subito i lavori per ripristinare la navigazione almeno sino a Ponte Felice, esistita fino al 1870, e ciò anche in conformità del voto emesso, a conclusione degli studi per le valli del Tevere e del Nera, dalla Commissione Ministeriale per la navigazione interna del Regno, nominata con decreto reale 14 ottobre 1913.

Rilevava, allo scopo, che in quel tronco lungo 94 Km., a partire dal ponte Margherita, la sistemazione dell'alveo, per avervi durante le magre un tirante di acqua di circa m. 1,50, non richiede opere speciali, ma solo la continuazione degli argini ortogonali e paralleli sommergibili per la creazione dell'alveo di magra, eseguiti dal Genio civile nel primo tronco del Tevere.

Riferendosi alla legge 17 luglio 1907, n: 503, la Commissione rilevava che l'articolo 6 di detta legge autorizzò il Comune di Roma ad eseguire sul Nera due derivazioni di acque per crearne forza motrice: la prima derivazione da Terni al ponte di Augusto sotto Narni, la seconda da Nera Montoro, cioè dallo scarico della Società Anonima dei Forni Elettrici, sino ad Orte, e che, anni or sono, l'Amministrazione Comunale presentò al Ministero dei Lavori pubblici i progetti di massima per le due derivazioni, progetti che le furono restituiti al fine di adattarli alla navigazione con l'ampliare le sezioni bagnate dai canali derivatori e, conseguentemnte, diminuirvi la velocità delle acque.

E, considerando che pel Tevere potranno scendere a Roma con poca spesa di trasporto le ligniti dell'Umbria, le terre refrattarie e le sabbie del Soratte ed i prodotti agricoli in genere del vastissimo *hinterland*, e risalire materiali e prodotti manifatturati necessari alle industrie e alla agricoltura, constatato come non si siano continuati gli studi concreti per la sistemazione del Tevere a monte del Nera, proponeva che l'Amministrazione Comunale esercitasse azione diretta pei lavori occorrenti alla navigazione del Tevere.

Riassumendo, la Commissione Comunale propose:

1° che si utilizzasse il più possibile la navigazione del Tevere, studiando se convenisse o no di avvalersi delle due derivazioni concesse dal Governo sul fiume Nera per la sistemazione navigabile, e procedendo alla esecuzione dei due argini del fiume dalla Magliana a Ponte Galera sulla sponda destra del Tevere e dalla Basilica di S. Paolo fino a Mezzo Camino sulla sponda sinistra.

2° che si eseguisse sollecitamente il binario di raccordo della Roma-Ostia Nuova con la fermata Ostiense, mandando all'Azienda tramviaria municipale di effettuare la costruzione della linea di congiunzione tra la via Cavour ed il quartiere di S. Paolo, e l'allacciamento dei piazzali delle banchine del porto fluviale di S. Paolo con la rete tramviaria urbana, e di eseguire un piano completo di viabilità tramviaria della città col suburbio, piano da rendersi concreto prima della scadenza della convenzione con la Società attualmente concessionaria delle linee tramviarie.

3° che fosse ripristinata la navigabilità del Tevere sino a Roma per piccoli velieri, con l'impianto e l'esercizio di un servizio di rimorchio, da parte delle Amministrazioni Comunali e Provinciali e della Camera di Commercio riunite in Consorzio autonomo, al quale restasse anche affidato l'esercizio delle grue elettriche sulle due banchine del porto fluviale di S. Paolo e su quelle di Fiumicino.

4° che lo Stato agevolasse il coordinamento delle linee di comunicazione di spettanza governativa con quelle dipendenti dal Comune, e che lo Stato stesso fosse l'esecutore delle opere occorrenti alla comunicazione navigabile fra Roma ed il mare.

Studi della sottocommissione Reale. — La Sottocommissione incaricata dalla Commissione Reale di studiare e riferire in merito al coordinamento delle linee di comunicazione, iniziò il suo lavoro il 18 aprile 1918.

Nella detta seduta il Comm. Orlando, nominato presidente, partecipò che il Comune, uniformandosi ai criteri tecnici del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si era limitato a chie-

dere la concessione del porto costiero e di un canale di collegamento col Tevere per la navigazione interna, e che, riguardo alla navigabilità del Tevere, era stato chiesto di ripristinarla fino al Ponte Felice. La Sottocommissione suddetta affidò al Comm. Zacchi lo studio riguardante i trasporti per via di terra, e al Comm. Marchi quello riferentesi ai trasporti per via di acqua.

Trasporti per via di terra.

Ferrovia Roma-Ostia-Nuova. — *Precedenti storici.* — Si premettono alcune notizie che giovano a formare una chiara idea dei vari scopi che il Comune si proponeva di raggiungere coi diversi progetti deliberati, e delle pratiche da esso svolte fin dall'inizio dello studio del progetto.

Il primo progetto presentato al Consiglio Comunale fu quello dell'Avv. Giuseppe Leti.

Con la deliberazione n. 328 del 23, 26 e 28 luglio 1909, il Consiglio approvava una convenzione col detto Avv. Leti, in nome proprio ed in rappresentanza della Banca I. Baschwitz e C. di Bruxelles, per la quale il Comune si impegnava a subconcedere per 45 anni allo stesso Leti, non appena l'avesse ottenuta, la concessione di una ferrovia elettrica a grande velocità dalla porta S. Paolo ad Ostia-Mare, con diritto di riscatto dopo 20 anni.

Il Comune avrebbe contribuito alla costruzione della ferrovia cedendo gratuitamente al sub-concessionario le aree occorrenti per la sede della ferrovia e sue dipendenze; gli avrebbe ceduto, inoltre, la sovvenzione chilometrica dello Stato, e accordato una determinata quantità di forza motrice.

Per mettere poi in valore gli arenili a mare, che lo Stato aveva ceduto al Comune, venivano concessi gratuitamente alla Società 400.000 mq. di area fabbricabile da destinarsi, in un determinato periodo di tempo alla costruzione di edifici pubblici e privati e veniva promesso il trapasso alla Società di una superficie da 520.000 mq. a 1.600.000 mq. di terreni, espropriandi lungo l'asse della ferrovia ed oltre il 19° chilo-

metro da Roma, al prezzo di esproprio fino ad un milione di mq. e ad un prezzo doppio oltre tale superficie.

Durante la discussione al Consiglio Comunale, venne accettato dalla Società di assumere altresì la costruzione e l'esercizio di un pontile a mare.

Con successiva deliberazione n. 36 del 7 e 14 marzo 1910, il Consiglio Comunale determinava con precisione quali oneri il Comune si assumeva per la costruzione delle strade nel sobborgo a mare e per la conduzione dell'acqua potabile da Roma al lido.

La combinazione con l'Avv. Leti fallì, non essendo questi riuscito a dare una base finanziaria alla propria concessione; tuttavia non si arrestò l'idea della ferrovia di Ostia.

L'interesse che l'intiera cittadinanza aveva preso alla soluzione di questo problema, la costituzione di vari gruppi cittadini per la costruzione di abitazioni lungo la ridente spiaggia di Ostia, gli atti interceduti tra Comune e Governo per la concessione della ferrovia, spinsero l'Amministrazione Comunale a cercare di giungere al più presto alla desiderata soluzione.

A tal fine furono intraprese trattative con i signori Andrea Berthelot e Maurizio Gilberto Boucher, l'uno amministratore delegato della Compagnia della ferrovia Metropolitana di Parigi, l'altro presidente della Società Francese di studi industriali e consigliere del Dipartimento della Senna, appoggiati da un gruppo bancario francese.

Le trattative condussero ad una nuova convenzione la quale conteneva:

a) La sub-concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia elettrica suburbana ed interurbana a doppio binario in sede propria da porta S. Paolo ad Ostia ed alla spiaggia Laurentina.

b) La sub-concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia elettrica urbana a doppio binario, in parte sotterranea in sede propria, da porta S. Paolo a piazza Venezia.

c) La concessione in uso di due arenili prossimi alla sta-

zione marittima della ferrovia, da adibirsi esclusivamente alla costruzione di stabilimenti balneari.

d) La cessione alla Società a prezzo di espropriazione comprese le spese relative:

1. Di due zone di 400.000 mq. di superficie complessivamente, in corrispondenza degli arenili.

2. Di un primo gruppo di 400.000 mq. in appezzamenti di circa 400 mq. ciascuno disposti a scacchiera immediatamente a monte, rispetto alla ferrovia, del sobborgo a mare.

3. Di un secondo gruppo di 400.000 mq. in appezzamenti di circa 400 mq. ciascuno disposti a scacchiera, immediatamente a valle di Ostia Antica.

4. Di un terzo gruppo di 1.600.000 mq. in 11 appezzamenti a distanza, di circa 400 mq. ciascuno, compresi fra Tre Botteghe e Mezzo Camino.

e) La sub-concessione alla Società della costruzione di un pontile a mare con relativo raccordo ferroviario.

f) L'opzione alla Società della sub-concessione della costruzione e dell'esercizio di un prolungamento della ferrovia sotterranea da Piazza Venezia a Piazza del Popolo per il Corso Umberto I e di una ferrovia sotterranea trasversale da Ponte Vittorio Emanuele, Lungotevere Tordinona, via Fontanella di Borghese, via dei Condotti, Trinità dei Monti, via Ludovisi, via Calabria, via Messina, via Nomentana.

I vantaggi di tale convenzione erano evidenti.

La sub-concessione delle due ferrovie Piazza Venezia-porta S. Paolo e porta S. Paolo-mare risolveva infatti il problema delle comunicazioni rapide tra il centro della città ed il mare.

I centri balneari a cui affluisce la popolazione di Roma: Santa Marinella, Ladispoli, Fiumicino ed Anzio, sono distanti da Roma rispettivamente Km. 72, 41, 34 e 59. I quattro ad otto treni giornalieri che, partendo dalle stazioni ferroviarie di Roma, servono ciascuna di queste località, compiono il tragitto rispettivamente in 90, 75, 60 a 128 minuti circa, i quali si elevano, aggiungendo circa 15 minuti di percorso tramviario urbano, a 105, 90, 75 e 136 minuti.

Il percorso da Piazza Venezia al mare sarebbe invece stato

fatto in 29 minuti, mercè la penetrazione sotterranea della ferrovia in città.

Il tracciato della linea interna era il seguente: via di porta S. Paolo, viale Aventino fino al crocevia dei Cerchi, Galleria sotto il Palatino ed il Campidoglio fino a Piazza Venezia.

Il preventivo di spesa per questa seconda ferrovia ammontava a circa 5 milioni di lire.

La durata della sub-concessione era stabilita in 45 anni. Al termine di tale concessione il Comune doveva riscattare il materiale mobile, i macchinari, le scorte, e gli arredamenti a prezzo di perizia. Il Comune aveva facoltà di riscattare la concessione, trascorsi 15 anni dalla data di apertura di esercizio della ferrovia.

Sui prodotti della ferrovia veniva devoluto un canone del 12 per cento al Comune. Inoltre, per un prodotto chilometrico annuo al disopra di 50.000 lire il concessionario assumeva a suo carico un canone dell'8 per cento sui proventi lordi, a beneficio dello Stato, a norma delle leggi ferroviarie.

Strettamente connessa con la costruzione della Ferrovia Roma-mare, era la messa in valore dei terreni nel sobborgo a mare e lungo il tracciato, terreni per i quali la legge concede speciali facilitazioni di esproprio al Comune.

La convenzione prevedeva una cessione di terreni al prezzo di espropriazione per una superficie di mq. 2.800.000, ma la distribuzione dei terreni ceduti alla Società (disposti a scacchiera lungo l'asse della ferrovia) per effetto delle opere costruite dal concessionario sui suoi appezzamenti, produceva un'automatica messa in valore dei terreni che rimanevano in proprietà del Comune, di superficie di gran lunga superiore a quella ceduta al concessionario.

I concessionari si erano riservati l'opzione per la concessione eventuale, sia di una via sotterranea da piazza Venezia a Piazza del Popolo, sia di una seconda trasversale dal Ponte Vittorio Emanuele per via Condotti e via Ludovisi alla Barriera Nomentana.

La penetrazione sotterranea sino a piazza Venezia segnava il principio di una linea che doveva risolvere tutte le gravi questioni della circolazione e del traffico, in relazione ai monu-

menti, alla estetica, al commercio, alle tradizioni di Roma e ne sarebbe indubbiamente derivata la sua prosecuzione da piazza Venezia a piazza del Popolo: linea di sicuro reddito, terminata la quale s'imponeva inevitabilmente la seconda, la congiunzione sotterranea, cioè, della Roma alta colla Roma bassa.

* * *

Non essendo stato possibile addivenire alla stipulazione della suddetta convenzione, perchè i signori Berthelot e Gilbert-Boucher, avevano dovuto declinare gli impegni assunti, e poichè la maggiore difficoltà che si opponeva all'attuazione dell' impresa era costituita dal progettato tratto di ferrovia di penetrazione in città, previsto tutto in galleria e con l'estremo in una stazione sotterranea sotto piazza Venezia, l'Amministrazione Comunale chiese al Ministero dei lavori pubblici con domanda del 5 settembre 1914, di introdurre una variante al progetto del gruppo finanziario francese, in base al quale fino allora era stata esaminata la concessione della linea, per sostituire a tale tratto sotterraneo di penetrazione un tratto tutto su strada ordinaria, con l'estremo a piazza dei Cerchi. Venne altresì domandato che l'esercizio della ferrovia fosse assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, restando al Comune la concessione della sola costruzione.

Dall'esame preliminare di tale domanda, venne riconosciuto innanzi tutto che la proposta soluzione, per il tratto di penetrazione, non sarebbe stata, per l'ubicazione eccentrica della stazione di origine, sufficiente ed adatta a soddisfare i bisogni della città. Riguardo, poi, all'assunzione dell'esercizio da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, questa frappose grandi difficoltà e richiese compensi, che apparvero eccessivi, per colmare le presunte passività dell'esercizio, ed una somma rilevante, per l'acquisto del materiale rotabile di prima dotazione. Le conclusioni a cui pervenne la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato fecero allora abbandonare ogni speranza circa l'esercizio da parte dello Stato, e dimostrarono la necessità che venisse assunta direttamente dal Comune la concessione e l'esercizio della linea.

Per seguire tale nuova direttiva, l'Amministrazione Comunale, convenendo pienamente nei suggerimenti dati dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici, ritenne opportuno disporre una revisione del progetto, per apportarvi tutte quelle possibili modificazioni tecniche che, senza alterare menomamente i caratteri principali della linea, avessero potuto far conseguire notevoli economie ed avessero così reso praticamente e finanziariamente attuabile l'impresa.

Venne, pertanto, redatto dall'Ufficio IX municipale un progetto nuovo, che l'Amministrazione presentò al Consiglio Comunale nel 1915.

Con tale progetto la ferrovia era sempre divisa in due tronchi distinti, quello extra urbano lungo Km. 24,906, da Porta S. Paolo ad Ostia Nuova Mare, e quello urbano di Km. 3.058 da porta San Paolo a Piazza Venezia. Si prevedeva inoltre un tronco di raccordo con le ferrovie dello Stato di Km. 1,300.

Poichè l'esecuzione del tronco urbano era subordinata alla apertura di una nuova strada, prevista dal Piano regolatore, che dal Colosseo a fianco del Foro Romano doveva sboccare a piazza Venezia, si ritenne opportuno presentare una soluzione provvisoria, affinchè, in attesa che venisse aperta detta nuova strada, la ferrovia potesse far capo, col suo tronco di penetrazione, a via degli Annibaldi, angolo via Cavour, in posizione di facile accesso a tutti i Rioni della città e nodo importante di linee tramviarie.

Anche per la costruzione del tronco di penetrazione, la Giunta ritenuto che le trattative con la Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, per ottenere il consenso d'impiantare la linea nei pressi del Colosseo, sarebbero state assai lunghe, si era riservata di domandare:

1° che il Governo concedesse la costruzione e l'esercizio di tutta intera la ferrovia da piazza Venezia ad Ostia Nuova (mare) ed il raccordo con le ferrovie dello Stato per il periodo di 70 anni e con la sovvenzione chilometrica di L. 12,816 per anni 50, necessaria per coprire la presunta passività del bilancio, risultante dal piano finanziario.

2° che venisse fissato il periodo di anni 3 per la costruzione del tronco extra-urbano e dell'allacciamento con le fer-

rovie dello Stato, e venisse stabilito l'obbligo del Comune di provvedere alla costruzione del tronco urbano definitivo, quando fosse eseguita la strada, progettata nel Piano regolatore, Colosseo-Piazza Venezia.

Essendo stata accolta dal Governo la domanda dell'Amministrazione Comunale, per ottenere la suddetta concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Roma ad Ostia, occorreva promuovere l'apposito provvedimento legislativo, mediante il quale potesse essere accordata la sovvenzione chilometrica risultante dal piano finanziario allegato al progetto della ferrovia, superiore ai limiti consentiti dalle vigenti leggi: a tale effetto fu concordato col Ministero dei Lavori Pubblici uno schema di convenzione.

I patti principali della concessione della linea contenuti nello schema, erano quelli risultanti dall'accennato progetto che era stato approvato dal Consiglio Comunale nelle sedute del 3 maggio e 5 giugno 1915.

Una sola modificazione vi era stata apportata: la riduzione cioè, da L. 12,816 a L. 12.000 della sovvenzione chilometrica a causa della differenza fra il saggio di capitalizzazione adottato nel progetto e quello allora fissato, in via eccezionale, dal Ministero del Tesoro.

Il Consiglio Comunale approvò lo schema di convenzione, ma, quando la Commissione Reale prese in esame la relazione del Comm. Zacchi, la relativa stipulazione, nonostante il Decreto luogotenenziale n. 550 del 27 aprile 1917 col quale il Governo del Re ne aveva avuto l'autorizzazione, non era ancora avvenuta.

***

Il Commendatore Zacchi esaminò con ammirevole diligenza e competenza la questione, e nella sua esauriente e dotta relazione, riassunto lo stato di fatto sopra riportato, si volse allo studio delle modificazioni da apportare alla precedente convenzione in relazione alle mutate condizioni del mercato e alla estensione del tracciato della ferrovia, in dipendenza dell'avvenuta concessione del porto.

Il Comm. Zacchi riferì che il tracciato della linea, secondo l'ultima concessione, comprendeva un tronco metropolitano di Km. 3,058, penetrante in città fino a piazza Venezia e staccantesi dalla prima stazione che sorgerà a Porta San Paolo, alla sinistra di via Ostiense e che il progetto medesimo comprendeva anche un raccordo di Km. 1,300 con la stazione Ostiense delle ferrovie dello Stato.

In complesso la linea misurava una lunghezza di Km. 29.264.

Avvertiva, peraltro, che, fino a quando non fosse aperta la nuova grande arteria, che, secondo il Piano regolatore, andrà dal Colosseo a piazza Venezia, lungo la quale verrà a posarsi il primo tratto metropolitano anzidetto, il concessionario dovrebbe completare provvisoriamente tale tronco mediante altro tratto che, sboccando dalla via di S. Gregorio e volgendosi a destra intorno al Colosseo, prima di arrivare all'Arco di Costantino, proseguirà per via degli Annibaldi fino allo sbocco di questa in via Cavour.

Secondo il progetto di massima, formante base della concessione, la spesa di costruzione sarebbe stata prevista come segue:

Espropriazioni	L.	910.000
Vie e fabbricati	»	3.412.000
Armamento, elettrificazione, ecc.	»	5.388.000
Materiale mobile e di esercizio	»	1.970.000
Interessi perduti durante la costruzione	»	762.960
Totale	L.	12.442.960

Lo Stato avrebbe dovuto concorrere a formare questa somma, dalla data di apertura dell'intera linea al pubblico esercizio fino alla scadenza del periodo di anni 50, corrispondendo la sovvenzione annua chilometrica preindicata di L. 12.000.

Il Comune si sarebbe addossata la spesa per le espropriazioni e quella per la sommistrazione dell'energia elettrica fino al limite massimo di annue 150.000 lire per anni 45.

Questi due contributi corrispondono ad annue L. 6952 per chilometro.

La Provincia di Roma avrebbe concorso in ragione di L. 1000 a chilometro per 35 anni.

In complesso la linea avrebbe avuto una sovvenzione chilometrica di L. 19.952 per i primi 35 anni, la quale sarebbe stata ridotta a L. 18.952 per i 10 anni successivi; poscia a L. 13.827 fino al compimento del cinquantennio.

Riferendosi al Porto di Ostia Nuova, per il cui primo inizio è previsto un bacino con uno specchio d'acqua di circa mq. 330.000 con fondali di m. 10, e che avrà, da principio, secondo calcoli fatti, un movimento di 70.000 viaggiatori e di circa 700.000 tonn. di merci, il Comm. Zacchi avvertiva che, per disimpegnare il corrispondente servizio, occorrerà arredarlo di tutti i necessari impianti ferroviari, e cioè: capannoni, fasci di binari e scambi, piattaforme, pesi a bilico, elevatori, grue, sagome, ecc.

Occorrerà, inoltre, un'apposita stazione marittima ed il conseguente binario di congiungimento con la ferrovia per Ostia Nuova, che è già previsto in derivazione da Ostia Vecchia, e sarà necessaria una prima dotazione di ruotabili proporzionata all'indicato movimento.

Alla ferrovia Roma-Ostia si dovranno poi, in conseguenza dell' esercizio del porto, accrescere le dimensioni della sede stradale, contemplate dal progetto di concessione, dovendosi necessariamente far circolare, treni celeri con materiale atto al traffico internazionale, e si dovranno inoltre ampliare gli impianti delle stazioni per far luogo alle precedenze dei treni, ed a treni più pesanti di quelli che furono previsti all'atto della concessione stessa, la quale mirava più che altro a dare una linea di interesse locale per le escursioni al mare più vicino. Informava inoltre che pei nuovi lavori ed impianti, era già stato redatto dal Municipio un progetto che contempla la costruzione di Km. 7.167 di nuova linea per il congiungimento di Ostia Vecchia col porto, e la dotazione di 300 carri da 12 tonnellate e di altri 20 veicoli fra vetture viaggiatori e bagagliai.

Quanto all'aumento dei prezzi dei materiali, il Comm. Zacchi osservava che quello dei carboni, dopo la compilazione del primitivo progetto, è salito a più che 20 volte tanto; a 10 quello

del ferro, cosicchè il costo di una tonnellata di rotaie, se pure si poteva avere, era andato da L. 200 a L. 2000 circa; quello dello stagno era sette volte maggiore del normale; quintuplicato quello del rame; sestuplicato quello del piombo; quadruplicato quello dello zinco e del legname; quello delle traverse più che duplicato, e così i mattoni, mentre i cementi e le calci costavano da 6 a 7 volte il prezzo del 1915.

Riferiva che, sebbene non fosse da credere che tale stato di cose potesse continuare anche dopo la guerra, era certo altresì che, almeno per un gran tempo, il mercato non ritornerà quale era *ante bellum*. I prezzi rimarranno più o meno elevati con una media che potrà presumibilmente aggirarsi fra il doppio ed il triplo dei prezzi normali al 1915. Si poteva quindi prevedere che i lavori per allargare la sede stradale, per ampliare i fabbricati, ecc., avrebbero importato una maggiore spesa di circa L. 6.000.000.

Conchiudeva che le maggiori spese occorrenti per l'impianto della linea, in conseguenza degli aumenti portati dallo stato di guerra, si potevano valutare come segue:

Raddoppiamento del costo degli armamenti, dei meccanismi fissi, della elettrificazione del materiale rotabile	L. 6.700.000
Aumento del 10 per cento sul costo generale dell'opera (movimenti di terra,, stazioni, opere d'arte) e spese generali	» 900.000
Totale	L. 7.600.000

Per la costruzione dell'allacciamento di Ostia Vecchia con la stazione marittima, e per gli arredamenti del porto, si potevano calcolare occorrenti	L. 5.234.000
Per la dotazione dei citati 300 carri da 12 tonnellate complessivamente	» 4.500.000
Per quella dei veicoli	» 600.000
Totale	L. 10.334.000

Potevano quindi occorrere complessivamente ancora lire

23.934.000 per dare completa esecuzione al progetto. Questa somma, aggiunta alla spesa prevista dal primitivo progeto, formava, in cifra tonda, un totale di L. 36.000.000.

Alle indicate L. 6.000.000, che presumibilmente potranno occorrere per gli ampliamenti dovuti al maggior traffico che sarà prodotto dal porto, prevedeva ragionevolmente di poter far fronte con le eccedenze dei maggiori prodotti sulle maggiori spese che si avranno dall'esercizio del porto stesso.

Pertanto la sovvenzione chilometrica, che per necessità dovrà estendersi al binario di collegamento fra le stazioni di Ostia Nuova e quella Marittima, potrà rappresentare quanto occorre per l'ammortamento in 50 anni di un capitale di L. 2.254.000 al tasso del 6 per cento.

Per far fronte a questo aumento delle spese di impianto, il Comm. Zacchi osservava che si sarebbe potuto ricorrere:

a) Alla riduzione della ferrovia a semplice binario, con che presumibilmente si risparmierebbero circa L. 3.000.000

b) All'aumento delle vetture rimorchiate, cioè, all'esercizio con treni più pesanti di quelli che erano stati dapprima previsti, con la qual cosa si conterebbe di realizzare l'economia di circa L. 1.000.000

c) Alla sostituzione della corrente continua con terza rotaia, prevista dal progetto di concessione, con la corrente trifase a condotta aerea. Con ciò si otterrebbe, oltrechè una maggiore regolarità di marcia, una economia di circa » 600.000

In totale si avrebbe un risparmio di spesa di impianto ascendente a circa L. 4.600.000

Ma in quanto all'accennato espediente della riduzione della linea a semplice binario, osservava che la indicata economia di 3 milioni, che ne poteva forse derivare, non sarebbe stata gran cosa di fronte ai 12 e più milioni di eccedenza di spesa che pur sempre rimarrebbe da sopportare, e specialmente di fronte agli inconvenienti che in conseguenza dovrebbe certamente subire l'esercizio.

Le stazioni infatti si succedono tutte a distanze disuguali fra

loro, poichè, partendo da porta S. Paolo, si hanno i seguenti intervalli:

Km. 0,785
» 1.550
» 2.814
» 10.671
» 5.570
» 3,431

Gli incrociamenti dei treni pertanto dovrebbero avvenire nelle stazioni che comprendono la maggiore distanza di Km. 10.671 ossia a Magliana ed a Borgo Acilio.

Ammessa quindi anche una velocità di 60 Km. all'ora, si dovrebbe lasciare fra l'uno e l'altro un intervallo di 30 minuti.

In definitiva si verrebbe quindi ad avere un movimento lentissimo, incerto ed incomodo assai per i viaggiatori. Non credeva pertanto consigliabile abbandonare il primitivo concetto del doppio binario, nemmeno adottando un mezzo termine col predisporre per intanto la sola sede stradale atta a ricevere in seguito il secondo.

Tenuto poi conto: che il binario al Porto non potrà a meno di essere considerato per tutta la sua estensione di Km. 7.167 quale aumento di lunghezza della linea formante oggetto dell'ordinaria concessione, e che perciò esso dovrà essere sussidiato al pari di questa;

che dall'indicata spesa di L. 5.234.000 per la diramazione al Porto e per gli arredamenti di questo, si dovrà dedurre il capitale corrispondente alla sovvenzione, il quale, valutato per l'ammortamento col 6 per cento, corrisponde a L. 2.200.000 circa;

che per i rimanenti impianti ferroviari, e per la prima dotazione di materiale ruotabile, cioè per L. 134.000, dovrebbe provvedere lo Stato, trattandosi di un'opera di vero interesse e decoro nazionale;

conchiudeva che la spesa suddetta, insieme col maggior onere di L. 7.600.000 causato dall'aumento dei prezzi, importerebbe un aumento della sovvenzione annua chilometrica sul complesso della linea (Km. 36.431) di L. 13.235. E proponeva che queste dovessero essere corrisposte per L. 10.000 dallo

Stato, per L. 1.000, almeno, dalla Camera di Commercio di Roma, avuto riguardo al suo bilancio, ma tenuto pur conto del vantaggio che la nuova linea ed il nuovo Porto arrecherebbero al commercio ed alle industrie; che altre L. 1.500 le dovrebbe dare la Provincia, e le rimanenti L. 735 il Comune. Questo poi dovrebbe fornire, inoltre, gratuitamente le aree per il tronco Ostia Vecchia-Porto, nonchè l'energia elettrica, nella stessa misura proporzionale che si è assunto di fornire per la linea principale.

Quanto all'arredamento ferroviario del porto d'Ostia Nuova e cioè per la posa di fasci di binari, scambi, piattaforme, pesi a bilico, per l'impianto dei segnali, di elevatori delle grue, dei rifornitori, serbatoi, capannoni, ecc., nonchè per la prima dotazione del materiale ruotabile, ecc., domandava che venisse stanziato nel bilancio dello Stato un complessivo fondo di L. 8.200.000.

In conformità delle considerazioni suesposte il Comm. Zacchi chiedeva l'abrogazione della legge 27 aprile 1916, n. 550, e presentava il seguente progetto di legge:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a concedere al Comune di Roma la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a doppio binario, ed a trazione elettrica da Roma (Piazza Venezia) ad Ostia Nuova, con diramazione Ostia Vecchia-Porto di Ostia Nuova, ed a stipularne la conseguente definitiva convenzione.

Art. 2. Per la costruzione e per l'esercizio della suindicata ferrovia e della relativa diramazione, che dovranno essere di tipo identico a quello delle ferrovie principali della rete italiana, lo Stato corrisponderà al Comune, dalla data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi, e per ciascuno di essi, una sovvenzione annua chilometrica massima di L. 22.000 commisurata alla lunghezza della linea concessa e delle sue diramazioni.

Tale sovvenzione dovrà essere decurtata di una quota corrispondente alla metà del prodotto annuo chilometrico al netto dalle spese di esercizio e degli interessi ed ammortamenti al saggio del 5 per cento del capitale d'impianto.

In nessun caso questa potrà essere corrisposta oltre il cin-

quantesimo anno dalla data di apertura, rispettivamente per ciascun tronco.

Art. 3. Anche dopo che il prodotto netto chilometrico, di cui all'articolo precedente, avrà superate le L. 44.000, lo Stato continuerà a percepire la metà del prodotto stesso.

All'impegno e pagamento di detta sovvenzione si provvederà annualmente con appositi stanziamenti nel bilancio dello Stato.

Art. 4. E' autorizzata la spesa di L. 8.200.000 per l'arredamento ferroviario iniziale del Porto di Ostia Nuova, compresavi la dotazione del materiale ruotabile occorrente per l'esercizio del porto stesso.

Detta spesa sarà stanziata in cinque annualità uguali nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Gl'impianti e le provviste dei materiali costituenti il detto arredamento saranno affidati per l'esercizio al concessionario di cui all'art. 1.

Conclusioni della Commissione Reale — La Commissione Reale nella seduta plenaria del 9 novembre 1918, apportò al detto progetto le seguenti varianti:

All'art. 1 deliberò l'aggiunta « Per l'esercizio della ferrovia suddetta qualora sia tenuta direttamente dal Comune saranno osservate le disposizioni della legge 29 marzo 1903, n. 103, e del Reg. 10 marzo 1904, n. 108 ».

Agli art. 2 e 3 osservò che, pur mantenendo nella misura proposta la compartecipazione dello Stato negli utili dell'esercizio, fosse con sistema unico provveduto al finanziamento, come di un tutto unico, (ferrovia, porto e canale marittimo), nella misura del 60 per cento, a somiglianza di quanto è già stato praticato per il canale Milano-Venezia.

Fu dato quindi incarico allo stesso Comm. Zacchi di modificare in tal senso i suddetti articoli.

Nella successiva seduta plenaria del 12 novembre 1918, il progetto di legge fu infatti ripresentato e approvato nel seguente testo.

Progetto di legge. — Art. 1. — Il Governo del Re è autorizzato a concedere al Comune di Roma la costruzione e l'esercizio per anni 70 di una ferrovia a doppio binario di tipo eguale a quello delle principali linee delo Stato ed a trazione elettrica, da Roma (Piazza Venezia) alla città ed al Porto di Ostia Nuova, ed è pure autorizzato a stipulare la conseguente definitiva convenzione, in base alle altre condizioni che normalmente vengono stabilite per la concessione di ferrovie all'industria privata, salvo quanto è detto nei seguenti articoli 2, 3 e 13.

Art. 2. — Per la costruzione di questa ferrovia e sue diramazioni e per la sua prima dotazione di materiale rotabile e d'esercizio, lo Stato corrisponderà al concessionario il 60 per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferroviarie, decorrenti dal bilancio dell' esercizio finanziario successivo all'inizio dei lavori.

Art. 3. —Dal prodotto lordo annuale della ferrovia saranno detratte le spese di esercizio, le quote di rinnovamento e quelle per gli interessi ed ammortamenti dei capitali forniti al concessionario, valutati al tasso del 6 per cento.

L'eccedenza sarà così ripartita: il sessanta per cento allo Stato, ed il quaranta per cento al concessionario.

Art. 4. — E' autorizzata la spesa di L. 8.200.000 per l'arredamento ferroviario iniziale del porto di Ostia Nuova, compresavi la dotazione del materiale ruotabile occorrente per l'esercizio del porto stesso.

Detta spesa sarà stanziata in cinque annualità uguali nel Bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Gl'impianti e le provviste dei materiali costituenti il detto arredamento, saranno affidati per l'esercizio al concessionario di cui all'art. 1.

* * *

Nella stessa seduta la Commissione Reale approvò poi i seguenti voti proposti dal Comm. Zacchi:

a) che per fronteggiare le maggiori spese di costruzione

dipendenti dalla guerra, anche la Provincia aumenti di altre L. 1500 la sua quota di L. 1000 già stabilita per la sovvenzione chilometrica annua;

b) che parimente faccia il Comune per altre L. 735, e che esso inoltre somministri gratuitamente le aree anche per il nuovo tronco da Ostia Vecchia al Porto, nonchè la energia elettrica per l'esercizio di questo, in proporzione a quanto ha già preso impegno di fare per la linea principale;

c) che la Camera di Commercio di Roma concorra a detta sovvenzione con un contributo annuo chilometrico di L. 1000 (1).

Linee di accesso alla Capitale. — In riguardo alle dette linee, il Comm. Zacchi rilevò anzitutto che i treni viaggiatori delle Ferrovie dello Stato convergenti a Roma fanno capo alla stazione centrale di Termini, tranne quelli da e per Viterbo che limitano la loro corsa alla nuova stazione di Trastevere.

Siffatta eccezione proviene dalla circostanza che, fino dalla loro origine (23 aprile 1894), quei treni facevano capo all'antica stazione di Trastevere, cosicchè — non volendo abbandonare questo scalo — si sarebbe dovuto fare un regresso per prolungarne la corsa fino a Termini; essa deriva pure dal fatto che nel 1905 l'esercizio della linea Roma-Viterbo rimase alla Società per le ferrovie del Mediterraneo, la quale ne era anche la concessionaria.

Oggi peraltro le cose sono alquanto cambiate, perchè esiste una nuova stazione di Trastevere proprio sulla linea Maremmana, e perchè dal 1° gennaio 1918 la ferrovia Roma-Viterbo venne riscattata dallo Stato il quale ne assunse anche l'esercizio.

Si potrebbe quindi ora, senza complicazioni nè di servizio, nè amministrative, estendere anche le corse della ferrovia di Viterbo fino a Termini.

Ma siffatto provvedimento è sconsigliato dalla massima, che si impone, di evitare alla stazione centrale almeno quella

(1) Gli articoli e i voti suddetti furono riportati nel già citato Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919 n. 304 per l'istituzione dell'Ente autonomo nel quale decreto il contributo della Provincia fu stabilito in L. 1000 anzichè in L. 2500 proposte dalla Commissione Reale.

parte di congestionamento che produrrebbero i treni che senza inconvenienti notevoli possono fare capo ad altri scali esistenti.

La stazione centrale infatti può essere sussidiata da altre stazioni, ed invero le linee di Firenze e di Ancona — che si fondono ad Orte — trovano un primo sfogo in quella di Portonaccio, la quale serve più che altro per le merci, ma è pure abilitata al servizio viaggiatori.

Essa dista Km. 4,596 dalla Centrale, e ne è separata da un tratto di linea a gomito, specie di C, che determina il senso dell'entrata quasi diametralmente opposto a quello del distacco da Portonaccio. Per il passaggio dall'una all'altra stazione si fa quindi un giro che, per quanto in oggi forzato, è pur sempre viziato.

Venendo dalla linea di Castellammare Adriatico, si passa per lo scalo di Prenestina a Km. 3,592, il quale non ha strade di accesso, e non fa alcun servizio pubblico, ma è adibito solo a stazione di smistamento dei carri.

Dalla linea di Napoli e da quelle di Frascati, di Albano-Nettuno e di Velletri, che ad essa convergono rispettivamente a Ciampino ed al Bivio Mandrione, si entra direttamente a Termini.

Fino al 1905 si trovava, prima di accedere alla Centrale, lo Scalo di Porta Maggiore, ma ora questo è stato adibito ad officine per rialzo veicoli, ed il servizio di smistamento trasferito altrove.

Arrivando dalla linea Maremmana e da quella di Fiumicino, che alla linea principale si innesta a Ponte Galera, incontrasi la citata stazione di Trastevere Nuova, a Km. 8,709 prima di entrare a Termini.

Proseguendo, si trovano l'Ostiense e la Tuscolana, rispettivamente sulle vie omonime, ed ai Km. 7.353 e 3,559 dalla Centrale.

Queste tre ultime stazioni sono abilitate al servizio merci e viaggiatori.

Venendo da Viterbo, la prima stazione romana che si incontra è quella di S. Pietro fuori porta Cavalleggeri, stazione

che dista Km. 3,296 dalla Trastevere Nuova, ossia 12 dalla Centrale di Termini.

Oltre alle sei stazioni anzidette ed allo scalo di Prenestina, vi sono gli scali merci di S. Lorenzo e di Trastevere Vecchia.

In complesso, le Ferrovie dello Stato hanno 9 località dove effettuano il servizio merci e 6 dove effettuano anche quello viaggiatori.

Tutti questi scali sono raccordati fra loro. Il collegamento più importante è quello a doppio binario che va da Portonaccio alla Tuscolana, sottopassando le linee di Sulmona e di Napoli. Esso misura Km. 3,500.

Oltre alle Ferrovie dello Stato indicate, per accedere alla Capitale vi sono le seguenti linee:

1° la tramvia a vapore Roma-S.Lorenzo-Tivoli di Km. 29, aperta all'esercizio il 1° luglio 1879, a scartamento ordinario, con rotaie Vignole, penetrante in città, con un tronco a trazione elettrica, per via Marsala fino allo sbocco di questa in Piazza dei Cinquecento.

Tale tronco, armato con rotaie a gola, misura Km. 2.100. La linea fa scalo, oltrechè a San Lorenzo, anche al Portonaccio ed a Casal Bruciato.

2° La tramvia dei Castelli Romani, della Società Tramvie e Ferrovie elettriche di Roma, la cui apertura all'esercizio fu iniziata il 19 febbraio 1916.

In totale questa rete sviluppa circa Km. 80 ed è a scartamento normale. In città è armata con rotaie a gola mentre il tratto extraurbano è armato con rotaie a fungo.

3° La linea della Società « Ferrovie e Tramvie Roma Nord » aperta all'esercizio il 27 dicembre 1906. Ha lo scartamento di un metro. E' armata con rotaie a gola in città e Vignole per il resto; è esercitata a trazione elettrica e sviluppa Km. 54.

A Civita Castellana si converte in ferrovia e continua fino a Viterbo percorrendo altri Km. 44.600. In totale misura chilometri 98.600.

4° La ferrovia elettrica Roma-Fiuggi, con diramazione San Cesareo-Frascati, di Km. 95 a scartamento ridotto di m. 0.95. Il primo tronco fino a Genazzano fu aperto all'esercizio il 12 giugno 1916; il secondo fino a Fiuggi il 7 maggio 1917.

Questa ferrovia, prolungata fino a Frosinone, deve essere completata con altre linee; una da Olevano a Subiaco; un'altra da Frosinone a Isola Liri e Sora, con diramazione Boville-Veroli; una terza da Frosinone a Piperno e Fossa Nuova (stazione della Direttissima Roma-Napoli). Questa avrebbe a Patrica una diramazione per Ceccano.

Queste linee metteranno in comunicazione la zona delle Paludi Pontine con l'alta Ciociaria.

E' poi in corso avanzato di costruzione la grande linea direttissima per Napoli che farà capo essa pure direttamente alla stazione centrale di Termini.

Con la costruzione della linea Roma-Ostia si verrà a colmare la lacuna che oggi esiste nel sistema radiale ferroviario della Capitale, ed in tal guisa le comunicazioni di questa con i suoi dintorni risulteranno, almeno per molto tempo, sufficienti ai bisogni.

La linea di circonvallazione invece non è completa altro che per la parte che incomincia a Nord Est della città presso ponte Salario e che si svolge fino alla Stazione di S. Pietro, ad Ovest; dell'altra parte, cioè di quella che dovrebbe completarlo svolgendosi sulla destra del Tevere, non esistono invece nè linee, nè collegamenti, nè stazioni, nè scali. Manca quindi un buon terzo della circonvallazione.

Ora è appunto su questa grave lacuna che il Comm. Zacchi credette necessario portare il suo esame, considerato quanto gioverebbe il completamento della circonvallazione per semplificare il servizio delle merci e dei viaggiatori in transito, per sfollare la stazione centrale di Termini, e per servire, oltrechè i quartieri di Borgo, dei Prati di Castello, dei Monti Parioli, quello Salario e Nomentano, anche una parte centrale della città; ossia in complesso una popolazione che si può calcolare di 250.000 abitanti.

Egli quindi ricordò quanto segue:

Il Municipio di Roma si era invero molto preoccupato di tale lacuna, e fin dal 1884 aveva avuto previdentemente la idea di una linea di circonvallazione che avrebbe dovuto partire da Trastevere ed andare per i Prati di Castello, i Monti Parioli e Villa Borghese, a raggiungere la linea Roma-Orte in

vicinanza di Termini, ma l'ottima idea cadde allora su terreno sterile. Ciò non di meno fu risollevata due anni più tardi; se non chè, malgrado la sua bontà, neppure la seconda volta ebbe esito felice.

Il Ministero dei Lavori Pubblici pensò allora che la questione ormai fosse matura e che una soluzione non si potesse più rimandare a lunga scadenza. Esso, pertanto, con decreto 28 settembre 1887, nominò una Commissione di rappresentanti delle diverse Amministrazioni interessate e cioè: del Comune di Roma, dei Ministeri dei Lavori Pubblici e della Guerra, e delle Società per le Ferrovie Mediterranee ed Adriatiche, e affidò ad essa l'incarico di studiare il riordinamento dei servizi ferroviari intorno a Roma.

Nel maggio 1888, la Commissione presentò le sue conclusioni:

Queste contemplavano:

a) una linea di allacciamento fra la stazione di Trastevere (ora detta « Vecchia », ma che in quel tempo non era peranco ultimata) con la linea Maremmana, presso la Tuscolana;

b) una linea di congiunzione fra la Tuscolana e il Portonaccio;

c) una linea sulla destra del Tevere dalla stazione di Trastevere ai Prati di Castello;

d) una linea che dai Prati di Castello sarebbe andata a congiungersi con la ferrovia di Orte alla Serpentara, non lungi da Sette Bagni;

e) l'impianto del servizio viaggiatori a Tuscolana per uso del quartiere di San Giovanni;

f) una stazione fuori porta Cavalleggeri per i quartieri Vaticano, e Borgo;

g) una stazione ai Prati di Castello, per quel vasto quartiere, e per il servizio delle linee di Firenze e di Ancona;

h) una stazione a Ponte Milvio per quel quartiere e per il deposito merci fuori dazio;

i) una fermata a Tor di Quinto presso il Campo delle Corse;

j) una stazione al bivio che ne sarebbe derivato alla Serpentara;

k Una stazione al bivio della Prenestina, una a quello del Mandrione ed una alla Tuscolana.

Venivano inoltre proposti gli allacciamenti delle linee di Napoli e di Sulmona col citato raccordo Portonaccio-Tuscolana; ed allo scopo di evitare l'aglomeramento delle merci alla Centrale di Termini, si proponeva la costruzione di due stazioni di smistamento: una a Tuscolana per la rete Mediterranea, e l'altra a Portonaccio per la rete Adriatica, con parchi contenenti almeno 500 vagoni ciascuna.

Come da voto della stessa Commissione Ministeriale, per il gruppo di lavori fra Trastevere ed il Portonaccio (questo escluso) al sud di Roma, fu incaricata di compilare i progetti relativi la Società del Mediterraneo, la quale li presentò alla superiore approvazione nel dicembre dello stesso anno 1888, ottenuta la quale si iniziarono i lavori che vennero eseguiti dalla Società stessa a rimborso di spesa con parte del fondo di L. 65.000.000 stanziato con legge 30 dicembre 1888, numero 5874, serie 3ª per opere ferroviarie su linee in esercizio.

La stazione Tuscolana e gli allacciamenti vennero inaugurati il 1° Luglio 1891.

La stazione del Portonaccio fu costruita dalla società esercente la rete Adriatica ed aperta pure nel 1891.

Anche per l'allacciamento Trastevere-Termini, la Società del Mediterraneo presentò un progetto in data 25 gennaio 1889, senonchè, a causa di vicende sfortunate, questo non giunse mai alla fase risolutiva.

Parimente per la linea Trastevere Vecchia-Prati di Castello, detta Società presentò un progetto in data 29 dicembre 1888, ma di questo non potè eseguirsi che il tratto Trastevere-San Pietro, aperto all'esercizio il 29 aprile 1894 con la Roma-Viterbo e quale complemento di questa linea.

Nel 1905 l'Amministrazione di Stato risollevò risolutamente la questione del riordinamento del servizio ferroviario per la Capitale, incominciando dal costruire subito il grandioso scalo merci di S. Lorenzo per le spedizioni a piccola velocità, ed impiantando poscia, nella stessa località, un ampio deposito

capace di 200 locomotive, il quale venne aperto al completo esercizio nel 1915.

Furono inoltre portati in Trastevere il Magazzino degli approvvigionamenti e le Officine veicoli che stavano di fianco al vecchio Deposito locomotive di Termini.

Liberata in tal modo la Stazione Centrale da tutti questi impianti, le aree rimaste disponibili si utilizzarono per migliorare il servizio viaggiatori e quello delle spedizioni a grande velocità.

Vennero anche ampliate le stazioni Tuscolana e del Portonaccio, ed allacciata a quest'ultima la linea di Napoli; e poi costruita la nuova stazione di Trastevere che fu aperta allo esercizio nel maggio 1911.

Con tutti questi provvedimenti, che si sono in breve succeduti, si è potuto rendere temporaneamente più agevole il servizio della Capitale, ma il Comm. Zacchi osservò che il continuo sviluppo del traffico è giunto ora al punto da incominciare a far sentire la insufficienza degli attuali impianti, e che questa andrà senza dubbio ogni giorno aumentando.

Si rende pertanto indispensabile, egli disse, il completamento della circonvallazione con una linea che, staccandosi dalla stazione di S. Pietro e svolgendosi sulla destra del Tevere vada a raggiungere la ferrovia di Orte; si rende eziandio necessaria la costruzione delle relative stazioni e scali merci, altrimenti, in poco volgere di tempo, si rinnoverebbero gli stessi inconvenienti che ben a ragione tanto preoccuparono il pubblico, il Governo, il Comune ed altri Enti interessati, nel primo periodo dell'esercizio di Stato.

Una nuova stazione ed un ampio scalo merci sono pure indifferibili per i quartieri a Nord-Ovest della città: e cioè quelli del Vaticano, di Borgo, dei Prati di Castello, di Piazza d'Armi e Flaminio.

Non potrebbero d'altronde gli abitanti di questi continuare più a lungo, senza forte loro disagio, a fare capo completamente alle stazioni del quadrante Sud-Est della città, avuto riguardo anche alle difficili condizioni della viabilità urbana ed alle considerevoli distanze che obbligano a spese ed a perdite di tempo notevoli.

Il R. Governo, nello intendimento di evitare siffatti inconvenienti e l'inceppamento al libero corso di un fiorente sviluppo del movimento e del traffico, fece studiare un progetto per l'allacciamento della vecchia Stazione di Trastevere alla linea di Pisa e per il completamento della linea di circonvallazione con relative stazioni.

Secondo questo progetto si parte dalla stazione di S. Pietro con una linea che, svolgendosi a sinistra della ferrovia di Viterbo in direzione Nord-Ovest, la sottopassa con una galleria di m. 545.

Al di là di S. Pietro la linea si svolge in direzione Nord-Est, prosegue poscia verso Nord, sempre sulla destra del Tevere, e continua in direzione Est. Passa di poi sulla sinistra, ed in prossimità alla foce dell'Aniene, volge, sulla sinistra pure di questo corso d'acqua in direzione Est-Sud-Est giungendo così alla stazione Salaria (Km. 10.575).

Dopo questa stazione la linea si accosta alla linea di Orte, correndo parallelamente alla medesima fino alla fermata di via Nomentana che dovrebbe sorgere in vicinanza della via omonima al Km. 12.675 sulla sinistra di questa per chi lascia Roma.

La nuova parte della circonvallazione progettata, misura complessivamente Km. 12.815 fra gli assi delle stazioni estreme.

Il tracciato è sembrato invero piuttosto serpeggiante, onde non si potè a meno di rilevare che per l'economia dell'esercizio sarebbe desiderabile un andamento più risoluto, almeno fra i Prati di Castello ed i due innesti con la linea di Orte, svolgendo un'ampia curva che vada direttamente al Portonaccio, staccandosi subito dopo il Ponte sul Tevere.

In sostanza, il completamento della linea di circonvallazione di Roma, quale in massima è progettato, sarebbe ammissibile con tale variante, ma non sarebbe consigliabile di far concentrare, come al presente, la quasi totalità del movimento viaggiatori di Roma in un solo punto.

All'uopo il Comm. Zacchi rilevò con efficacissimi argomenti che si dovrebbero fin d'ora, abbandonare il progettato raccordo della circonvallazione con la linea di Firenze e di Ancona,

e, in sua vece, studiarne uno che si stacchi dalla Serpentara, per andare ad unirsi direttamente alla grande stazione dei Prati di Castello, sorpassando il Tevere con un ponte obliquo.

L'ampio raccordo per la Serpentara verrebbe ad avere uno sviluppo di circa Km. 6 e passerebbe ad Ovest del nuovo Tiro a Segno e dell'ippodromo di Tor di Quinto, per servizio locale dei quali dovrebbe avere una fermata a metà strada circa da essi, ed altra stazione si dovrebbe piantare al punto di diramazione.

Si verrebbe così a sfollare la stazione di Termini da gran parte di quel movimento viaggiatori che nel 1914 era rappresentato dalla immissione di un prodotto chilometrico di circa annue L. 36.000.

Alla stazione di Termini resterebbe pur sempre interamente un movimento più che triplo. Esso infatti, nel 1914, era rappresentato, fra viaggiatori e bagagli, dalla immissione di un prodotto chilometrico annuo di circa L. 120.000.

Da principio l'innovazione non renderebbe tutti soddisfatti, dappoichè ne deriverebbe un non lieve spostamento di interessi secondari, come ad esempio quello di alcuni albergatori, di spedizionieri, ecc. Considerando peraltro che una soluzone verrebbe più tardi ad imporsi in ogni modo, e che non conviene andare avanti con espedienti temporanei i quali sarebbero giustificati solo se non si avesse una fede sicura nel grande avvenire di Roma, è opportuno cominciare ad avviarsi fin da ora al decentramento per ottenerlo poi completo mediante una lenta e naturale evoluzione.

La spesa per i lavori della circonvallazione progettata, secondo un'analisi che si basa sui prezzi normali dell'*ante bellum*, è prevista in L. 15.000.000.

A questa se ne dovrebbe aggiungere un'altra di circa L. 6.000.000 per l'allacciamento di Serpentara: spesa che sarebbe abbondantemente compensata dalla soppressione del collegamento Nomentano con la linea di Orte, e dai risparmi di parte dei lavori che altrimenti occorrerebbero alla stazione di Termini.

Per ciò che riguarda il futuro riordinamento della stazione Centrale di Termini, il Comm. Zacchi riferì che l'Amministra-

zione delle Ferrovie dello Stato ha già studiato un completo piano di massima, il quale comprende dieci gruppi di lavori. L'esecuzione di questi è prevista in dieci periodi successivi, anche perchè non se ne potrebbero iniziare diversi contemporaneamente dovendosi lasciar libero lo svolgimento dell'esercizio.

Tali lavori potranno complessivamente importare lire 12.000.000 secondo i prezzi che si avevano anteriormente alla guerra.

In complesso per la circonvallazione e per l'ampliamento della Centrale di Termini, che dieno a Roma il mezzo di svolgere il suo traffico anche per un lungo avvenire, sarà necessaria una spesa di circa L. 26.000.000, tenendo conto delle possibili economie, e considerando i prezzi dell'*ante bellum*.

Questa spesa che dovrebbe ripartirsi in un decennio, è parte di quella già stanziata in L. 16.400.000 con la legge 12 aprile 1912, n. 297, da principio citata.

Servizio Suburbano e Metropolitano. — La Giunta Municipale di Roma, su proposta dell'Assessore Giovenale, con deliberazione n. 74 del 22 Maggio 1918, aveva fatto voti al Governo del Re affinchè la linea ferroviaria di circonvallazione intorno alla Capitale, fosse sollecitamente completata, elettrificata, ed istituito lungo essa un servizio di treni passeggeri suburbani nei due sensi, per l'intera percorrenza. Aveva domandato inoltre che questi treni fossero coincidenti col servizio tramviario della città il quale dovrebbe essere riordinato in guisa da far capo a tutte le stazioni della circonvallazione.

In proposito aveva rammentato l'Assessore Giovenale che analogo servizio viene fatto intorno a Parigi con risultati ottimi per il pubblico e per l'esercente, e che la circonvallazione di Roma, per offrire tutte le necessarie comodità, dovrebbe avere anche i tronchi di penetrazione urbana, debitamente elettrificati.

La Sottocommissione cui fu partecipata tale deliberazione, per la deferenza dovuta all'autorità che emetteva il voto, e per la somma importanza dell'argomento, si diede premura di esaminare la cosa attentamente ed incaricò il Comm. Zacchi di riferire in proposito.

Il Comm. Zacchi svolse con la sua abituale diligenza e competenza l'argomento, e fatta una analisi, dei tre più importanti e tipici servizi suburbani e metropolitani di Europa (Parigi, Berlino e Londra) per dedurne fino a qual punto essi possano esserci di ammaestramento; rilevava che essi sono andati svolgendosi gradatamente, sempre cercando di secondare il movimento cittadino e di agevolarlo in ogni modo; che questo movimento cresce non in proporzione lineare della popolazione, ma in ragione molto superiore e che, a conti fatti, si può ritenere sia all'incirca quella dei quadrati; che le metropolitane hanno ragione di essere quando passano per i quartieri abitati, e quando sono in grado di effettuare treni frequenti, senza perdite.

In quanto ai servizi suburbani deduceva che questi si effettuano preponderatamente in direzione radiale perchè i più importanti rapporti cittadini si svolgono al centro, e che quelli periferici hanno forse proporzioni minori di quelli ordinari che si verificano in provincia da stazione a stazione.

Dimostrava quindi con poderosi argomenti, e con abbondante corredo di dati statistici, tratti anche dalle grandi città estere, come sia necessario pensare fin d'ora a sfollare la stazione di Termini impiantandone una grandiosa in Piazza d'Armi.

Diceva poi che avrebbe preferito di poterla proporre più centrale, ma che non aveva ritenuto conveniente fare ciò, avuto riguardo alle molte nuove costruzioni sorte negli ultimi anni ai Prati di Castello.

In proposito vennero sollevate difficoltà da qualche Commissario ritenendo che se la nuova stazione dovesse essere di testa per i treni di Firenze e di Ancona, sorgerebbero reclami assai vivi per il disagio cui sarebbero sottoposti i viaggiatori che dovessero fare capo ai quartieri alti.

Il Comm. Zacchi dichiarò che, preoccupato appunto di ciò, e col proposito di evitare che la nuova stazione abbia da subire la infelice sorte di quella Nuova di Trastevere, aveva ideato di collegarla direttamente con la stazione di Termini, mediante comunicazione diretta, atta al passaggio di qualsiasi treno.

E poichè, una volta costruita questa, un servizio metropolitano su di essa verrebbe ad imporsi anche per evitare che diventi presto intollerabile e pericoloso il già incomodo congestionamento della circolazione urbana ai nodi stradali delle Quattro Fontane, del Palazzo dell'Esposizione in via Nazionale e degli angoli di via Due Macelli con le vie del Tritone e di Capo le Case, dimostrò con elementi statistici che una sola linea trasversale non sarebbe sufficiente per dare sfogo regolarmente a tutto il movimento cittadino ed a quello dei viaggiatori a lungo percorso delle linee principali.

Spiegava quindi perchè egli fosse stato indotto a progettare una specie di anello metropolitano, a doppio binario s'intende, con circolazione continua di treni nei due sensi.

Tale anello è indicato dalle tavole III e IV.

Esso dovrebbe correre in viadotto da Piazza d'Armi a Villa Umberto. Attraverserebbe questa in parte allo scoperto ed in parte in Galleria; ed in galleria rimarrebbe poi sempre fino a Termini. Il ramo di ritorno per Castro Pretorio, per il Policlinico ed il Viale della Regina, sarebbe pure esso in galleria fino a Villa Cartoni e via Flaminia, dopo di che ritornerebbe in viadotto fino alla nuova stazione di Piazza d'Armi. Il Tevere sarebbe sorpassato dai due rami con due ponti che naturalmente dovrebbero avere una architettura grandiosa intonata all'opera intera, e degna delle magnificenze di Roma. Analogamente, secondo il progettista, dovrà farsi per tutte le altre opere allo scoperto, e specialmente per l'attraversamento del largo esterno alla Porta del Popolo.

Il Comm. Zacchi faceva poi rilevare per quali ragioni il suo progetto contemplasse un allacciamento diretto dell'anello metropolitano di Termini con la stazione del Portonaccio.

Questo allacciamento, osservava, renderà in ogni tempo possibile di far entrare ancora i treni di Firenze e di Ancona, ogni qualvolta se ne presentasse il bisogno, prima a Termini e poscia direttamente alla stazione di Piazza d'Armi.

Spiegava poi con esempi pratici come il servizio metropolitano non fosse incompatibile, come qualcuno ha supposto, con quello dei treni ordinari a lungo percorso, e neppure con

quello merci che nella notte potrebbe svolgersi con grande vantaggio, pur lasciando alla linea il tempo occorrente per i lavori di ordinaria manutenzione.

* * *

Anche un progetto più vasto di servizi metropolitani per Roma aveva presentato il Comm. Zacchi alla Sottocommissione, se non che questa, considerata la grande spesa che esso importerebbe e le non lievi difficoltà tecniche ed archeologiche le quali, per lo meno, porterebbero le cose in lungo, per non ritardare le opere ritenute indispensabili ed urgenti, stabilì di lasciare ad altri il compito di studiare a fondo il problema metropolitano e di limitarsi a chiedere per intanto la costruzione dell'anello anzidetto.

* * *

Il Comm. Zacchi propose poi anche di raccomandare al R. Governo che gli ampliamenti della Stazione centrale di Termini vengano studiati in guisa che l'altimetria dei nuovi piazzali consenta facilmente gli imbocchi sotterranei per i due rami dell'indicato anello metroplitano e per il citato raccordo con la stazione del Portonaccio, onde evitare che si rendano necessarie in seguito opere costosissime e danneggiamenti ai fabbricati, alle vie, alle fognature varie sotterranee che già esistono, ecc.

* * *

I nuovi allacciamenti dovrebbero avere, il che ben s'intende, anche piccole stazioni metropolitane corrispondenti ai punti più importanti ed adatti della città, come è accennato nella tavola IV.

Circa la elettrificazione delle nuove linee, il Comm. Zacchi era in pieno accordo col voto della Giunta Municipale, ma osservò che la spesa necesaria per l'intera elettrificazione importerebbe, pel doppio binario, ed in tempi normali, circa approssimativamente 4 milioni e che, per fare i lavori coi prezzi odierni, si dovrebbero impiegare non meno di L. 20.000.000.

Ora, se si riflette che i viaggiatori della circonvallazione non potrebbero dare che un prodotto scarsissimo, se ne deduce che finchè non saranno elettrificate le linee radiali, non vi potrà essere tornaconto, nè ragione di elettrificare la linea di circonvallazione, tanto più che i treni ordinarî in transito dovrebbero continuare con la trazione a vapore. Si avrebbe quindi un esercizio misto il quale manifestamente darebbe luogo a complicazioni non scevre da inconvenienti ed a maggiori spese che non troverebbero alcuna valida giustificazione.

Quando invece fossero elettrificate le linee convergenti a Roma, o per lo meno la maggior parte di esse, i treni merci, al pari di quelli viaggiatori, dovrebbero effettuarsi a trazione elettrica, e perciò si dovrebbe di necessità elettrificare pure tutta la circonvallazione.

* * *

In quanto al servizio suburbano sulla circonvallazione richiesto dalla Giunta municipale, la Sottocommissione ha ritenuto che, per ora almeno, sia il caso di limitarlo più che altro al servizio merci ed a quello dei viaggiatori in transito, aggiungendo solo qualche treno locale suburbano al mattino ed alla sera per l'andata ed il ritorno degl operai e degli agricoltori, ed eventualmente qualche altro nel mezzo della giornata fra le ore 11,40 e le 15. Ciò posto la stessa Sottocommissione, pure facendo plauso alla previdente iniziativa della Giunta Municipale per la elettrificazione delle linee facenti capo a Roma espresse il parere che, per ora, sia solo da raccomandare al Governo di provvedere ad assicurare le forze idrauliche che potessero in seguito dare l'occorrente energia elettrica, e di studiare frattanto la questione generale della elettrificazione delle linee ferroviarie.

Accessi al quartiere industriale e sue comunicazioni coi prati di S. Paolo e di Pietra Papa. — Il Comm. Zacchi, rilevato che la principale linea di accesso alla nuova zona industriale dei Prati di S. Paolo e di Pietra Papa è la ferrovia Maremmana, a doppio binario, con la fermata Ostiense im-

mediatamente alla sinistra del Tevere e con la attigua nuova stazione di Trastevere alla destra, e che vi è inoltre la ferrovia di Viterbo che si dirama da questa seconda stazione, faceva presente che il nuovo quartiere industriale sarà servito da ben cinque stazioni ferroviarie, da uno scalo fluviale e da un porto interno, e che per il completo funzionamento di tutti questi impianti sarà necessario collegare le linee di navigazione con quelle ferroviarie.

Esponeva che, per il raccordo della ferrovia di Ostia con la linea Roma-Pisa, già furono stabilite fra le due Amministrazioni interessate le modalità per la costruzione del binario all'uopo occorrente. Questo si staccherà dalla seconda stazione (Mercato Nuovo) con un'ampia curva, ed andrà ad innestarsi alla Roma-Pisa presso lo scambio estremo, lato Termini, della Ostiense.

Da questa si dirama un binario industriale concesso alla Società Anglo-Romana, il quale, come è detto più avanti, dovrà essere riscattato, e prolungato a valle lungo la sponda sinistra del Tevere, al di là dello scalo fluviale, per poi raccordarlo con la ferrovia per Ostia, in vicinanza alla progressiva Km. 1,500 di questa, e poichè alla stessa progressiva si dovrà staccare un binario di diramazione per accedere ai Magazzini Generali, riteneva che per mezzo di questo, le Ferrovie dello Stato potranno essere collegate esse pure coi Magazzini medesimi.

Ma osservava che il già promettente sviluppo del quartiere industriale renderà necessari ben altri collegamenti fra le Ferrovie dello Stato, il Porto fluviale ed il porto interno appena questo entrerà in fuzione, come è schematicamente accennato nella tavola II.

Inoltre, man mano che andranno sorgendo nuovi stabilimenti, l'industria privata sentirà senza dubbio il bisogno di chiedere la concessione di altri binari per allacciarsi con le ferrovie, cosicchè sul nuovo quartiere si andrà, poco per volta, distendendo una rete completa di binari industriali raccordati. E poichè per le linee di allacciamento con gli Stabilimenti sarà pur sempre sufficiente il semplice binario, mentre per le arterie, le quali dovranno collegare il porto interno

alla Ostiense, allo scalo fluviale ed alla Trastevere Nuova, sarà opportuno prevedere fin d'ora la possibilità di dovere col tempo, posare il doppio binario, è evidente la convenienza di studiare subito il Piano Regolatore del quartiere industriale, in guisa che non siano permesse costruzioni future che possano intralciare lo sviluppo delle indicate arterie, e che neppure possano creare ostacoli alla concessione dei binari privati.

Sarà poi necessario che le espropriazioni per le sedi stradali sieno fatte in guisa da lasciare libera la posa delle due arterie principali per una larghezza di almeno metri 10, e di metri 7 per i binari industriali da concedersi.

Occorrerà infine che le vie lungo le quali può prevedersi un futuro impianto di binari, vengano tracciate sul Piano Regolatore con gli sbocchi di ampiezza tale che sia consentito sviluppare i binari con curve di raggio non inferiore a m. 150 affinchè i veicoli delle Ferrovie dello Stato vi possano circolare senza alcuna restrizione.

Coordinamento delle linee ferroviarie e metropolitane con le tramviarie. — La connessione della materia e l'ammirevole zelo col quale il Comm. Zacchi studiò tutto il grande problema delle comunicazioni, lo portò ad occuparsi anche dell'eventuale coordinamento delle linee ferroviarie e metropolitane con le tramviarie, ventilato dalla Sottocommissione.

Credette pertanto opportuno di rivolgere i suoi studi anche sulla possibilità di utilizzare, specialmente nel cuore della notte, quando cioè la vita cittadina è sospesa, le linee delle tramvie per i trasporti dai diversi scali del quartiere industriale agli stabilimenti sparsi per la città.

Riferì in proposito che il miglior modo per effettuarli, con sollecitudine e con economia, sarebbe quello di inoltrare direttamente i carri ferroviari sui binari della tramvia, ciò che sarebbe attuabile per quanto riguarda la sagoma limite dei ruotabili e del massimo carico. Nè vi farebbero ostacolo le condutture aree della tramvia, dappoichè queste stanno a m. 6 sul piano del ferro, lasciando un franco di m. 1,70 sulla detta sagoma. Anche la distanza fra le faccie interne della nerva-

tura tramviaria, su cui appoggiano le ruote delle vetture, è identica allo scartamento delle ferrovie dello Stato, come pure a quello che avrà la linea per Ostia, e cioè di m. 1,445.

Dovette considerare, peraltro, che le tramvie urbane sono armate con rotaie a gola tipo Phoenix, e che questa, con una profondità di mm. 40 ha una larghezza di soli mm. 30 in rettilineo, che può arrivare al massimo a mm. 35 in curva; dimensioni queste che non consentirebbero, neppure in linea retta, il libero scorrimento al bordino dei cerchioni dei carri ferroviari.

Esaminò quindi se fosse stato il caso di effettuare il trasporto dei carri ferroviari con carrelli trasbordatori, ma dovette riconoscere che tale sistema quantunque consentito dagli attuali armamenti tramviari, richiederebbe una spesa sproporzionata ai vantaggi che se ne potrebbero ritrarre, cosicchè neppur questo è consigliabile tanto più che il traffico non avverrebbe d'ordinario che in poche ore limitate della notte.

Non rimarrebbe pertanto altro mezzo che quello di fare i trasporti fra gli scali e gli stabilimenti con appositi carri tramviari atti a manovrare sui piazzali e lungo i raccordi; se non che, adottando siffatto temperamento, dovrebbesi effettuare il trasbordo delle merci agli scali stessi.

Ora è chiaro, proseguiva il Comm. Zacchi, che questo sistema potrebbe riuscire vantaggioso soltanto agli stabilimenti che si trovassero già a contatto coi binari della tramvia, o che venissero a questa raccordati, inquantochè non potrebbe convenire un secondo trasbordo sui carri della strada ordinaria, quale sarebbe necessario per gli stabilimenti distanti dalla tramvia; e poichè per giungere a questo risultato, oltrechè costruire carri appositi, si dovrebbe ricorrere alla posa di uno speciale armamento, il quale provvedimento equivarrebbe in sostanza a costruire nuovi tratti di ferrovia piuttosto che di tramvia, il Comm. Zacchi concludeva che non trovava di potere insistere su questo punto, tanto più che il completamento della linea di circonvallazione renderà certo meno sentito il bisogno del servizio merci cumulativo con le tramvie.

* * *

La relazione del Comm. Zacchi, elogiata vivamente dalla Sottocommissione, diede luogo ad una importante discussione che si protrasse per diverse sedute, in alcune delle quali fu pregato di intervenire il Comm. Ing. Filippo Galassi, Assessore del Comune, per informare sulle pratiche già fatte dall'Ufficio tecnico municipale, da lui presieduto, con le Ferrovie dello Stato in riguardo alla stazione ai Prati di Castello.

Il Comm. Galassi informò che, allorquando prese possesso del suo ufficio, esisteva una convenzione con le Ferrovie dello Stato per la quale si sarebbe dovuto costruire una fermata a monte della vallata e altra convenzione per un ponte sul Tevere i cui accessi rimanevano a carico del Comune; si convenne invece di cambiare la fermata in stazione, e si stabilì che il ponte fosse eseguito dal Comune e gli accessi dallo Stato. Si convenne altresì che la stazione fosse di passaggio e non capo di linea; il Piano Regolatore di Piazza d'Armi fu quindi uniformato a tali criteri.

Il Comm. Zacchi, sostenendo il suo progetto, dimostrò ancora una volta come la sua proposta, che risponde anche ai detti criteri, si fondi pure su di uno studio comparativo con le stazioni delle grandi città e poichè solo Roma fra queste si trova in condizione di dover svolgere, quasi per intero, il suo movimento viaggiatori in una unica stazione, rafforzò tutte le già esposte ragioni di indole tecnica ed economica che consigliano di sfollare la stazione di Termini, ormai congestionata da un movimento che naturalmente dovrà andare sempre crescendo.

La Sottocommissione fu unanime nell'ammettere la necessità dello sfollamento della stazione di Termini, che è, anche oggi, insufficiente alle esigenze di Roma.

Il Comm. Zacchi in seguito alle discussioni avvenute, apportò al suo progetto alcune varianti, per aderire al desiderio di alcuni Commissari, e lo ripresentò poscia alla Sottocommissione insieme coi seguenti articoli da inserirsi nel relativo progetto di legge:

Art. 5. — La stazione che, secondo il progetto per il completamento della linea di circonvallazione di Roma, di cui alla legge 4 aprile 1912, n. 297, sorgerà nel quartiere di Piazza d'Armi in fregio ad una vasta piazza, dovrà costruirsi con tutti gli impianti necessari anche per un completo servizio viaggiatori.

Per i maggiori lavori e provviste occorrenti, in confronto a quelli che contempla la detta legge, è assegnata la somma aggiuntiva di L. 3.000.000.

Art. 6. — La nuova stazione, di cui all'articolo precedente, dovrà essere collegata direttamente, mediante linee di tipo normale a doppio binario:

a) in direzione ovest-est con la stazione di Termini.

Questa linea dovrà avere stazioni intermedie, atte al solo servizio metropolitano, presso Piazza del Risorgimento, via Attilio Regolo, piazza della Libertà, le Porte del Popolo, Pinciana e Pia e piazza dell'Indipendenza; dovrà correre su viadotto da Piazza d'Armi fino a Porta del Popolo ed essere sotterranea da porta Pinciana alla stazione di Termini. Il tratto intermedio potrà svolgersi parte in galleria, e parte in trincea o in rilevato.

b) In direzione nord-est con la ferrovia per Orte, allacciandosi ad essa presso il Km. 11.

Tale linea dovrà avere fermate a Tor di Quinto e a Ponte Milvio, oltrechè al punto di innesto.

Ambedue le dette linee faranno parte della Rete dello Stato.

Per la costruzione di quella di cui alla lettera *b*) si dovrà provvedere coi fondi che erano già destinati alla parte di linea di circonvallazione accennata all'art. 5, la quale avrebbe dovuto allacciarsi alla ferrovia per Orte fra i Km. 8 e 9.

Art. 7. — Gli impianti di cui all'art. 5 dovranno essere ultimati ed aperti all'esercizio entro l'anno 1924. Le spese previste saranno stanziate nel Bilancio dello Stato in parti uguali per ciascuno degli esercizi, incominciando da quello 1919-1920 fino a quello 1923-24.

Art. 8. — Allorquando si potrà prevedere che il movimento metropolitano lungo la linea di cui alla lettera *a*) dell'art. 6 si intensifichi in guisa da richiedere una circolazione continua dei treni, si provvederanno con apposita legge i fondi necessari

per costruire una seconda linea di tipo identico alla prima, ed alquanto più al nord di questa, che formi con essa un circuito chiuso, e che sia atta essa pure al servizio metropolitano.

Conclusioni della Commissione Reale. — Nella seduta plenaria del 9 novembre 1918 la Commissione Reale prese in esame la relazione e il progetto.

Iniziatasi la discussione sui singoli articoli, fu risollevata subito la questione se la stazione di Piazza d'Armi doveva essere di transito oppure capolinea. Si citò l'esempio di quella di Trastevere rimasta poco utilizzata perchè di transito, e perchè nelle vicinanze mancano alberghi, vetture, negozi, ecc., e fu presentata la proposta di farne subito una stazione capolinea.

Il Comm. Zacchi, conformemente alle decisioni della Sottocommissione ed in armonia ai criteri precedentemente esposti, rassicurò che, pur non essendo capolinea, la stazione avrà però, nella rete ferroviaria in progetto, una rilevante importanza mercè i suoi collegamenti con le altre stazioni e specialmente con quella di Termini, affermando che questo ultimo collegamento, quale linea metropolitana di allacciamento, è destinato ad assumere tale intensità di traffico da richiedere il previsto suo raddoppio per poter costituire con esso un circuito chiuso che consenta la circolazione continua dei treni.

Con tali chiarimenti la Commissione Reale approvò l'art. 5 ed i successivi 6 e 7.

* * *

La Commissione stessa nella sua seduta del 29 ottobre 1918 aveva, inoltre, affidato al Comm. Zacchi l'incarico di riferire sui seguenti argomenti:

1) Trasformazione in vera e propria stazione dell'attuale fermata Ostiense.

2) Riscatto dalla concessionaria Società Anglo-Romana dell'attuale binario e raccordo fra la fermata Ostiense e la sponda sinistra del Tevere.

3) Tariffe ferroviarie.

Conversione della fermata Ostiense in Stazione. — Il Comm. Zacchi riferì che nella fermata Ostiense, situata a Km. 3.800 dalla Stazione Tuscolana, attualmente non veniva fatto che il servizio viaggiatori e bagagli.

Di fronte al piccolo fabbricato della fermata stessa, è situato tuttavia lo scalo merci, ma il servizio di questo, come pure di quello dei binari industriali raccordati ad esso, è disimpegnato dalla nuova stazione di Trastevere che sorge alla distanza di Km. 1.400 e che è collegata all'Ostiense mediante uno speciale binario: binario cioè indipendente da quelli di corsa della linea Roma-Pisa.

Alla stazione di Trastevere, pertanto, si effettuano di massima tutte le operazioni di manovra e quelle di svincolo, come pure le spedizioni relative al servizio dello scalo e degli allacciamenti Ostiensi; senonchè tali operazioni sono ora limitate a vantaggio delle ditte che fruiscono dei binari di raccordo, e di poche altre che godono della concessione di carico e scarico alla Ostiense.

Per la effettuazione delle tradotte vigono apposite convenzioni in base alle quali è stabilito, a carico delle ditte, un corrispettivo che varia da L. 5 a L. 4,80 per ogni carro tradotto o preso alla Ostiense, senza distinzione di portata, ed a seconda delle clausole dei diversi contratti.

Sarà pertanto necessario, non solo di procedere agli occorrenti lavori per la estensione del servizio merci nello scalo Ostiense, ma ben anche alla conversione della Ostiense stessa in vera e propria stazione. E sarà pur d'uopo esaminare se a sussidio degli impianti di Portonaccio, Tuscolana e Trastevere Nuova, possa convenire, oltre che il parco per lo smistamento dei carri che dovrà sorgere ai Prati di Castello, anche l'impianto di un nuovo parco analogo alla Ostiense, per potervi ricevere, manovrare ed istradare i carri in transito.

Occorrerà, inoltre, riprendere lo studio del Piano regolatore della Ostiense, con l'obbiettivo anche delle maggiori opere che verranno indubbiamente rendendosi man mano indispensabili per corrispondere ai sempre nuovi bisogni del quartiere industriale.

La Sottocommissione aderendo alle considerazioni espo-

ste dal Comm. Zacchi decise di proporre che lo scalo Ostiense sia posto in grado di corrispondere subito ai bisogni presenti del quartiere che sorge ai Prati di S. Paolo, e che i futuri impianti non si facciano mai attendere dallo sviluppo del quartiere stesso.

Riscatto del binario Ostiense concesso alla Società Anglo-Romana. — Con R. Decreto 7 gennaio 1912 venne concesso alla Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma, anche agli effetti della dichiarazione di pubbica utilità, l'impianto e l'esercizio di un binario di raccordo allacciante la propria Officina del Gas sulla via Ostiense con la linea Roma-Pisa delle Ferrovie dello Stato.

La concessione fu fatta a condizione che il binario venisse adibito esclusivamente al trasporto dei materiali per costruire ed esercitare l'Officina stessa, intendendosi cioè esplicitamente vietato l'uso dei binari per conto di terzi, senza la previa autorizzazione governativa. E poichè il tracciato contempla il passaggio per la banchina sinistra del nuovo porto fluviale, la Società predetta dovette preventivamente ottenere il benestare del Ministero dei Lavori Pubblici, il quale lo concesse sottoponendo la Società ad apposito disciplinare e stabilendo che il binario medesimo dovesse essere considerato come una ferrovia privata di seconda categoria, a tutti gli effetti di legge.

In seguito, avvenuto l'impianto dei Magazzini Generali, quello dell'Officina dell'Azienda Elettrica Municipale, e dello Stabilimento Cantini, fu concesso regolarmente anche a questi nuovi stabilimenti l'uso del detto binario con le modalità previste dall'art. 11 del predetto disciplinare.

La concessione del binario riguarda le Ferrovie dello Stato solo per quanto concerne la parte degli impianti cadenti sul suolo ferroviario e l'uso del raccordo.

Per disciplinare anche questo, fra le Ferrovie stesse e l'Anglo-Romana, venne stipulata apposita convenzione in data 22 dicembre 1911, la quale fu approvata dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie nell'adunanza del 17 gennaio 1912.

Tale convenzione stabilisce il corrispettivo da pagarsi dalla concessionaria, a compenso dell'onere cui deve sottostare il

suolo ferroviario dello Stato ed a rimborso delle spese di maggior sorveglianza, in annue L. 100; ed in L. 250, pure annue, quello per la manutenzione degli impianti relativi in sede ferroviaria, e per la manovra e custodia del deviatoio d'innesto.

Le manovre e le tradotte dei carri dalla stazione di Trastevere alla fermata Ostiense vengono eseguite dall'Amministrazione ferroviaria, ma le tradotte per portare i carri dai binari dell'Ostiense all'Officina raccordata e le manovre nell'interno di questa, sono effettuate a cura, spese e rischio della concessionaria con proprie locomotive, e sono disciplinate dal Capitolato Generale stabilito dalle Ferorvie dello Stato per l'impianto l'esercizio dei binari di allacciamento con stabilimenti commerciali, industriali e assimilati.

La tassa di esercizio è stabilita nella misura di L. 5 a carro di qualsiasi portata, con una riduzione del 20 per cento qualora si verificasse un movimento annuo di almeno 5000 carri.

I trasporti in arrivo e in destinazione allo stabilimento dell'Anglo-Romana, sono tassati da e per la stazione di Roma-Trastevere Nuova, e considerati per tutti gli effetti vettoriali come facenti capo alla medesima.

Premesse queste notizie di fatto, il comm. Zacchi rilevava che la Società concessionaria, fin dal maggio 1911, fece richiesta per avere allacciata di urgenza la propria Officina con la Ferrovia, e che non potendo attendere all'uopo l'ultimazione degli impianti ferroviari inerenti all'attiguo porto fluviale — i quali avrebbero dovuto naturalmente essere esercitati dallo Stato — domandò la concessione del binario in parola con la autorizzazione necessaria per il passaggio attraverso le zone di pertinenza governativa e municipale.

L'art. 8 del disciplinare, in base al quale il Ministero dei Lavori Pubblici ha concesso il binario, stabilisce che questa concessione dovrà avere termine allorquando entreranno in esercizio gli impianti del porto. L'articolo stesso poi stabilisce che il Ministero medesimo avrà facoltà di acquistare dalla concessionaria le parti del binario da questa costruite nella zona demaniale, come pure quelle che potranno essere utilizzate per il servizio del porto.

I relativi prezzi sono quelli previsti dall'Amministrazione

delle Ferrovie dello Stato per opere simili da essa eseguite nel 1911, diminuiti di un quindicesimo per ogni intero anno di esercizio, a causa del deperimento dovuto dall'uso. Le aree di proprietà della concessionaria, sulle quali insiste il binario, dovranno essere pagate a parte ed a prezzo di stima.

Inoltre l'art. 10 dello stesso disciplinare conferisce al Governo il diritto di ordinare, in qualunque tempo, la soppressione del binario quando lo giudichi necessario per esigenze di pubblico servizio.

Ciò posto, e considerato che in epoca assai prossima si dovranno esercitare gli impianti ferroviari alle calate del porto fluviale, deriva la necessità da parte delle Ferrovie dello Stato di allacciare quelli di sinistra alla Ostiense, nè vi può essere dubbio che per tale scopo converrà servirsi del binario concesso alla Società Anglo-Romana. E poichè non sarebbe ammissibile che le Ferrovie dello Stato dovessero dipendere per questo allacciamento dalla concessionaria, il Comm. Zacchi conclude esser manifesto che si rende necessario il riscatto del binario medesimo, in applicazione dell'art. 3 del R. Decreto di concessione dianzi citato, nonchè degli art. 8 e 10 del Disciplinare stabilito dal Genio Civile, fino all'estremo a valle delle calate sulla sinistra del Tevere, e che è pure da raccomandarsi alle Ferrovie dello Stato di provvedere subito allo studio e poscia alla esecuzione del prolungamento del binario in parola fino ai Prati di S. Paolo, ed al suo raccordamento con la ferrovia Roma-Ostia.

Questi criteri il Comm. Zacchi riassunse in un progetto di legge, secondo il quale l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovrà riscattare il binario diramantesi dalla fermata Ostiense, ora concesso alla Società Anglo-Romana, e raccordarlo con la ferrovia Roma-Ostia, adottando curve con raggi non inferiori a m. 150 e modificando in conformità il tracciato esistente.

Il progetto, che si riporta in fine del seguente capitolo, fu pienamente approvato dalla Sottocommissione.

Tariffe e condizioni dei trasporti. — La Commissione Comunale formulò anche una proposta riguardante il costo dei trasporti ferroviari, la quale è così concepita:

« La stazione di Roma sia compresa fra quelle che fruiscono di speciali tariffe locali ».

Il Comm. Zacchi rilevò in proposito che le tariffe così dette « locali » altro non sono in sostanza che tariffe ridotte, e che la loro denominazione deriva, non solo dalla necessità che vengano distinte dalle « speciali », da quelle cioè che in confronto alle « generali » offrono altre facilitazioni, e che al pari delle generali sono estensibili a qualsiasi regione, ma deriva eziandio dal fatto implicito nella loro denominazione, e cioè che le « locali » mirano a soddisfare bisogni e condizioni specialissime che non si verificano se non in determinate località. Senza di ciò le « locali » non sarebbero giustificate, nè avrebbero ragione di esistere.

Roma non domanda che una coscienziosa revisione di quelle tariffe che possono agevolare il suo sviluppo industriale e commerciale. Domanda, cioè, che, dopo uno studio fatto dai competenti, con criteri di serena e moderna equità, si addivenga a quelle modificazioni di tariffe che facciano bene armonizzare gli interessi delle industrie e dei commerci con i legittimi bisogni del vettore.

Ciò premesso, e nell'intento di dare qualche utile indicazione per agevolare siffatta revisione, il Comm. Zacchi riteneva utile esporre alcune considerazioni in relazione ai desideri espressi dalla Commissione comunale. E fatta una accurata analisi delle varie voci di tariffe che possono interessare Roma, riconosciuto che vi sono merci che, se favorite da sapienti tariffe, possono con vantaggio di tutti affluirvi più facilmente, raccomandava, a titolo di esempio, di rendere meno gravoso che sia possibile il trasporto nel Lazio dei concimi, ed a Roma dei combustibili, dei legnami, del ferro, dei materiali da costruzione, del caolino, delle vetrerie, del cuoiame, ed in generale delle materie prime che potranno servire alle varie industrie che qui dovranno sorgere.

Aggiungeva che anche i piccoli trasporti agricoli interessanti la campagna romana, dovrebbero essere facilitati in ogni miglior modo per evitare che alcuni prodotti deperiscano abbandonati sul posto, e che a danno del produttore e del consumatore fiorisca l'industria dell'incettatore.

All'uopo dovrebbe essere dato un largo sviluppo al trasporto dei pacchi agricoli, e in modo da evitare che ad esempio i polli, le uova, le frutta, le verdure e simili, spediti per pacco postale da Agordo o dal Cadore a Lecce, od a Trapani costino meno che trasportati da Frascati o da Tivoli a Roma.

Rilevava giustamente, in proposito, che, mettendo in circolazione certi prodotti che altrimenti andrebbero perduti, o sciupati, si crea quel benessere che sempre giova all'economia generale dello Stato, mentre si incoraggiano a muoversi anche coloro che in mancanza di facilitazioni che rendano i trasporti adattabili ai loro mezzi, sono costretti a rimanere in casa alla mercè degli speculatori, oppure a fare dei loro prodotti un uso inadeguato all'utile che ne potrebbero ricavare.

Si esprimeva poi favorevolmente all'istituzione di abbonamenti e di altre facilitazioni, almeno per i viaggi in seconda e terza classe alla Capitale e da questa, e concludeva che gli ottimi risultati già ottenuti in altri paesi mediante prudenti concessioni del genere ci possono servire di ammaestramento ed essere nello stesso tempo di sufficiente garanzia per la finanza dello Stato.

* * *

Il Comm. Zacchi illustrava e presentava infine altri articoli di legge che si riportano qui di seguito e che la Sottocommissione approvò integralmente.

Conclusioni della Commissione Reale. — La Commissione Reale nella seduta del 9 novembre 1918, prese in esame tutti gli articoli del progetto di legge formulati dal Comm. Zacchi sulle questioni di cui sopra e con la sola soppressione nell'articolo 14 delle parole « e l'occupazione del sottosuolo », approvò gli articoli dal 10 al 17 nel seguente testo:

Art. 10. — A cura dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non più tardi del 1925, dovranno ultimarsi anche gli impianti ferroviari occorrenti nel quartiere industriale.

Art. 11. — La predetta Amministrazione dovrà riscattare il binario diramantesi dalla fermata Ostiense, ora concesso alla Società Anglo-Romana, e raccordarlo con la Ferrovia Roma-O-

stia, adottando curve con raggi non inferiori a m. 150 e modificando in conformità il tracciato esistente.

Art. 12. — I fondi necessari per soddisfare a quanto stabiliscono gli articoli 10 ed 11, saranno stanziati nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Art. 13. — Per le forniture che richiedono gli impianti e le provviste di cui ai precedenti articoli, si dovrà esperire innanzi tutto una licitazione privata fra sole ditte italiane, salvo il caso dei materiali brevettati.

Art. 14. — Le aree occorrenti per gli impianti dei binari al quartiere industriale, non contemplate dall'ampliamento della stazione Ostiense, dovranno, fin d'ora, essere impegnate a cura del Comune di Roma.

Quelle delle vie urbane che occorreranno per la costruzione degli allacciamenti di cui agli articoli 6 ed 8, saranno concesse gratuitamente dal detto Comune.

Art. 15. — Tutte le opere contemplate dai precedenti articoli sono dichiarate di pubblica utilità, ed agli effetti delle espropriazioni saranno applicate le stesse disposizioni di legge stabilite col Decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, relative alla concessione del Porto di Ostia Nuova.

Art. 16. — Entro il 31 dicembre 1919, a cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si dovrà procedere ad una equa riforma delle tariffe ferroviarie, allo scopo di agevolare i trasporti delle derrate di prima necessità, delle materie prime destinate all'agricoltura, alle costruzioni, all'industrie di produzione e di trasformazione, nonchè dei relativi prodotti, interessanti la capitale ed i suoi dintorni.

Art. 17. — E' abrogata le legge 27 aprile 1916, n. 550.

Trasporti per via d'acqua.

Il Comm. Marchi, cui era stato affidato l'incarico dalla Commissione Reale di riferire sulla sistemazione di alcuni tronchi del Tevere e sulle vie alzaie, presentò una importante relazione della quale è sommamente giovevole riportare le parti essenziali.

Sistemazione di alcuni tronchi del Tevere. — Il Commendator Marchi fece rilevare che, per l'abbandono in cui il

Tevere fu lasciato, le condizioni dell'alveo andarono sempre peggiorando specie nel primo dei suoi tratti, il quale trovasi ora in uno stato tale da non permettere che si riattivi la navigazione fino ad Orte se non a seguito di importanti e costosi lavori di canalizzazione; che nemmeno il tronco di fiume da Roma al mare presentava condizioni molto favorevoli alla navigazione con grossi natanti, poichè, nonostante i molti lavori che in addietro vi si erano eseguiti, in vari tratti si avevano fondali utili anche inferiori in magra ai m. 1,40, strette risvolte e brusche deviazioni del filone, le quali, più che la deficienza dei fondali, erano di ostacolo alla navigazione.

Avvertiva peraltro che, riconosciuta, in progresso di tempo, la opportunità e la convenienza di riattivare le vie navigabili interne, alle quali all'estero si era dato e si dava tanto sviluppo, il Governo aveva disposto gli studi opportuni per il ripristino di una efficace navigazione da Roma al mare, e che con la legge 6 maggio 1906, n. 200, vennero stanziati i fondi per una prima serie di lavori reputati necessari.

Informava altresì che avendo dato buona prova la canalizzazione per mezzo di pennelli e di opere a martello, era stato provveduto in tal modo alla sistemazione dei peggiori tratti e curato in altri la difesa delle sponde per arrestare le corrosioni; che dal 1906 al 1912 si eseguirono lavori alla risvolta di Spinaceto, a Mezzocammino, Capanna Murata, Monte Cugno, Ponte Galera e Dragoncello, erogandovi una somma complessiva di L. 1.415.000 e migliorando in tal modo sensibilmente le condizioni del fiume in quelle località, tantochè si aumentarono i fondali utili da Capo Due rami a Mezzo cammino (Km. 13 1/2), portandoli ad un minimo di due metri in magra ordinaria ed evitando che si accentuassero, con le corrosioni di sponda, le tortuosità del fiume.

Stanziati nuovi fondi con la legge 12 giugno 1910, n. 297, si provvide ad estendere e intensificare i lavori di sistemazione, sia per canalizzare i tratti al disopra di Mezzocammino, sia per completare quelli a valle, in modo da ridurre la canalizzazione a larghezza media di m. 75 in magra.

In complesso i lavori appaltati raggiungevano la lunghezza

di circa Km. 12 per una spesa presunta di L. 2.275.000. Ma i suddetti lavori, che erano in pieno sviluppo ed avevano già prodotto risultati notevoli, subirono, per effetto della guerra, prima un rallentamento, poi la completa sospensione, a causa specialmente della impossibilità di avere i gabbioni metallici, che servivano per la costruzione delle opere a martello, ed anzi in un tratto, e cioè da Spinaceto a Mezzocammino, non si era potuto iniziare alcun lavoro.

Il Comm. Marchi espose poi quali erano allora le condizioni del fiume in rapporto alla sua navigabilità da Capo due Rami sino al porto fluviale di S. Paolo (Km. 30), ed affermò che ultimati i lavori già appaltati e quelli ancora da appaltare, si potrà contare sopra fondali minimi di m. 2,50 in magra ordinaria e non minori di m. 3.00 in acque ordinarie, aggiungendo che se in qualche tratto le opere non fossero sufficienti a determinare subito i fondali, si potrà provvedere con gli opportuni dragaggi per mezzo della draga « TEVERE » in dotazione all'Ufficio del Genio Civile.

Per la ultimazione di tutti i lavori già appaltati e da appaltare il Relatore prevedeva possano occorrere al massimo quattro anni ma che anche prima che siano compiuti se ne risentiranno i benefici effetti.

In conclusione, a sistemazione completa, il Tevere a valle di Roma (Km. 30 sino a Capo Due rami) sarà messo in condizioni simili a quelle delle migliori linee navigabili interne e potrà essere percorso da grossi natanti per tutto l'anno, eccetto nei brevi periodi di piena, che raggiungono nel loro complesso mediamente giorni 22 all'anno, potendosi contare sopra fondali utili non inferiori a metri 2,50 per circa mesi uno e mezzo, da 2,50 a 3 metri per altri mesi 2 e mezzo, e superiori ai metri 3 per il rimanente dell'anno.

Le condizioni del canale di Fiumicino sono buone in quanto a fondali, non inferiori in nessun punto ai metri 3; però in detto canale esiste la rapida detta dei *Correntini di Porto* dovuta alla sua sezione troppo ristretta e aggravata dalla tortuosità di esso. Per correggere questo tratto di canale era stato appaltato nel 1909 un lavoro di allargamento alla Ditta

Welby, ma, per vertenze insorte, non ebbe esecuzione che in piccola parte; appena le condizioni del mercato lo consentano, il lavoro potrà essere eseguito.

Il Comm. Marchi, rilevava però essere necessario, in attesa che sia costruito il porto costiero di Roma, adottare provvedimenti per assicurare permanentemente alla imboccatura del canale fondali non inferiori ai metri 3 e che a ciò potranno servire: un conveniente prolungamento dei moli, periodici dragaggi con appropriata draga e un maggiore afflusso di acqua nel Tevere in magra, coordinato alla difesa di Fiumicino dalle inondazioni; mentre poi si dovrà curare che la massa di acqua, che pel canale defluirà, si conservi unita sino alla foce, evitando, con opportuni imbottimenti tra i moli, che le acque dilaghino prima di aver raggiunto la foce stessa.

Quanto ai lavori a monte di Roma, il Comm. Marchi, convenendo perfettamente col Comm. Orlando, avvertiva che tutto era da fare, poichè solo dalla risvolta del Porto di Ponzano sino alla risvolta delle Colonne, sopra una lunghezza cioè di km. 3,6, si è provveduto alla canalizzazione con lavori pressochè ultimati, ottenendosi fondali utili in magra intorno ai m. 2.

Confermava che le condizioni del fiume da Roma ad Orte sono, in linea generale, deplorevoli e vanno man mano peggiorando per le notevoli corrosioni, che aumentano in ogni piena e determinano la formazione di polverini dal lato opposto, interramenti, rapide e diminuzione di fondali.

Peraltro da Roma (Porto di S. Paolo) a Ponte Felice (km. 119) le condizioni di navigabilità sono alquanto migliori che nel tronco superiore da Ponte Felice ad Orte (km. 17) e con lavori di non grande importanza si potrebbe assai agevolmente assicurare intanto un fondale intorno ai m. 1,20 in magra ordinaria, in modo da permettere ancora un'utile navigazione con appropriati natanti, trainati da opportuni rimorchiatori. A raggiungere questo intento e nello stesso tempo ad evitare il peggioramento delle attuali condizioni, occorrerebbe provvedere senza indugio alla esecuzione di opportune opere, erogandovi una spesa intorno ai 2 milioni in un breve periodo di tempo, quali opere verrebbero naturalmente coordinate con quelle di definitiva sistemazione, sommariamente indicate nel progetto di

larga massima del 6 aprile 1906, secondo il quale si prevedeva di poter ottenere in magra fondali minimi di metri 1,70.

Per sistemare poi il tratto da Ponte Felice ad Orte, con fondali di metri 1,20, predisponendo le opere d'arte con fondali di metri 1,70, dovrebbero richiedersi però intorno ai tre milioni, mentre per la definitiva sistemazione a fondale di 1,70 sarebbero necessari non meno di 15 milioni pel tratto Roma-Ponte Felice e da 2 a 5 milioni pel tratto superiore da Ponte Felice ad Orte; inoltre per rendere navigabile il fiume Nera fino a Terni occorrerebbe certamente somma assai superiore ai 10 milioni.

Vie alzaie. — Il Comm. Marchi riferì che la navigazione lungo il Tevere, che dopo il 1842 si esercitò per mezzo dei rimorchi a vapore, veniva effettuata in antecedenza con l'alaggio per tutto il tratto di fiume dal mare ad Orte, per una lunghezza cioè di Km. 170 circa e che all'uopo l'Amministrazione del Governo Pontificio ebbe cura costante di mantenere lungo il fiume la via alzaia, sia per il transito delle bestie, in generale bufali, adibite a far risalire il fiume alle barche e battelli con grossi carichi, sia per funzionare da calata o banchina per deposito di merci; al qual riguardo esistono non pochi Editti Pontifici, rivolti a disciplinare la navigazione del Tevere, che si occupano delle vie di alaggio. Rammentava fra essi i seguenti:

1) l'Editto 5 aprile 1815 del Cardinale Lante e i due successivi 30 aprile 1819 e 9 marzo 1823 del Camerlengo Cardinale Pacca, coi quali si disponeva che l'appaltatore del tiro dei bastimenti avesse l'uso della strada sulla riva per una larghezza di quaranta palmi romani, pari a metri 8,93, a partire dal ciglio alto della sponda e per tutta l'estensione del fiume navigabile, con allargamento sino a canne romane quaranta (m. 89,36) per il tratto a valle del fosso *Fronzino* sino al mare, dovendo quivi essa zona funzionare anche da banchina portuale.

2) l'Editto 10 gennaio 1823 del predetto Cardinal Pacca, il quale, riferendosi ad un precedente editto 13 agosto 1817 del Tesoriere Guerrini, rinnovava la proibizione di danneggiare la via alzaia con opere di coltivazione e costruzione entro i limiti di dette distanze;

3) la notificazione Cristaldi del 7 maggio 1823, con la quale si intimava la ricostruzione della via alzaia, in considerazione degli abusi dei proprietari frontisti, tendenti a ridurre le suindicate larghezze.

Senonchè, col cessare della navigazione lungo il Tevere a monte di Roma, si venne pure ad abbandonare la via alzaia, mentre pei tratti a valle di Roma l'abbandono fu conseguenza dell'uso dei rimorchi a vapore. Oggi, di essa via non restano che scarse vestigie, fatta eccezione pel tratto da Scorano a Ponte Felice, della lunghezza di circa 50 chilometri, alla cui conservazione e manutenzione ha sin qui provveduto il Genio Civile.

Il Ministero dei LL. PP., preoccupato di questo stato di cose, nominò nel 1916 una Commissione per il ripristino della via alzaia e per lo studio delle questioni ad essa inerenti; detta Commissione, tenuto conto degli Editti Pontifici e delle leggi sui Lavori Pubblici 20 Marzo 1865 e sulla navigazione interna, testo unico 11 luglio 1913, N. 959, giunse alla conclusione: « Che, fermo restando il principio circa la soggezione alla servitù di via alzaia, tanto nella destra che nella sinistra sponda del Tevere, convenga intanto procedere al ripristino della via alzaia sulla sponda destra, con che, limitandosi la spesa a quella per ora indispensabile, si provvederebbe ai bisogni presenti ed anche prossimi della navigazione ».

In armonia a questa decisione, e mentre si provvide, d'accordo con l'Ufficio tecnico di Finanza, ai rilevamenti per la delimitazione della via alzaia, l'Ufficio del Genio Civile studiò e presentò il progetto per il ripristino di detta via in destra dal mare a Roma e, nei due tratti a monte, da Roma a Scorano e da Ponte Felice ad Orte, escluso cioè il tratto in manutenzione sopraindicato. Esso progetto comprendeva la ricostruzione di tutti i ponti e ponticelli in legno sugli influenti in destra del Tevere con previsione di spesa di L. 156.000; ma, stante gli aumenti notevoli verificatisi nelle condizioni del mercato, l'asta andò deserta, nè fu possibile nemmeno affidare a trattativa privata i lavori occorrenti per il ripristino di detta via nel tratto a valle di Roma, che avevano maggior carattere di urgenza.

E' quindi necessario aspettare a dopo la conclusione della pace per provvedere all'esecuzione dei detti lavori.

Il Comm. Marchi conchiuse, su questo punto, che una volta ripristinata la via alzaia, si dovrà corredarla degli opportuni mezzi di aiuto alla navigazione e che, rimandando ad un secondo tempo di ripristinare la stessa via sulla sponda sinistra, si dovranno intanto prepararne i relativi progetti.

Servizio di rimorchio. — Sulla istituzione di un servizio di rimorchio da Fiumicino a Roma, il Comm. Marchi riferì che in addietro la navigazione nel tronco inferiore del Tevere si esercitava attiva anche coi velieri che facevano capo al porto canale di Fiumicino e di qui venivano rimorchiati a Roma.

Questo servizio di rimorchio era stato impiantato dal Governo Pontificio, che lo esercitava direttamente con tre rimorchiatori a vapore, i quali furono poi ceduti alla Ditta Welby quando, con l'atto 7 gennaio 1869, fu ad essa concesso « *l'appalto del rimorchio dei bastimenti sul Tevere e delle lavorazioni generali nel fiume.* » Essa Ditta, che ai detti tre rimorchiatori ne aggiunse un quarto, specie per la navigazione a monte di Roma, esercitò quel servizio continuatamente per la durata della concessione di anni 36 e cioè sino a tutto il 1905, sia trasportando natanti suoi, sia rimorchiando tutti quelli che da Fiumicino volevano risalire il Tevere o ridiscendere a Fiumicino e percependo i compensi in base alle tariffe fissate con la concessione stessa.

Allo scadere di questa, i rimorchiatori furono ripresi in consegna dal Demanio ed affidati alla Società Marittima e Fluviale, la quale se ne servì per i trasporti suoi, solo facendo i rimorchi di altri natanti, a comodo e a prezzi ad arbitrio, non avendo essa obbligo di speciali tariffe per non esserle state imposte nel concederle l'uso dei rimorchiatori. Ne conseguì che la navigazione, assai fiorente, dei velieri per Roma dovette del tutto cessare.

I quattro rimorchiatori poi, dopo qualche anno di esercizio, furono dalla Fluviale lasciati in abbandono, ed ora, ridotti in stato di completa inservibilità (anzi due andarono a

picco), sono stati disfatti e venduti come rottami per conto del Demanio.

Per quanto la navigazione fluviale a vela non possa raggiungere un elevato tonnellaggio, pur tuttavia sarebbe utile incoraggiarne la riattivazione, in modo che possano risalire il Tevere tutti i velieri che fanno capo a Fiumicino, istituendo all'uopo di nuovo un servizio regolare di rimorchi con appropriati mezzi, da esercitarsi a miti tariffe. Ma poichè l'esperienza del passato ha dimostrato esser vano sperare di poter far conto sulla sola iniziativa privata, così sarebbe necessario l'intervento dello Stato e di altri Enti interessati per sovvenzionare queto servizio.

In tale stato di cose, il Comm. Marchi ritenne opportuna e pratica la proposta della Commissione Comunale circa la istituzione di un Ente autonomo che provveda al rimorchio; Ente da formarsi tra le Amministrazioni della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio, come quelle che hanno il massimo interesse al risorgimento economico di Roma. Le tariffe potrebbero essere determinate in guisa che il relativo ricavato debba servire a coprire le sole spese di esercizio e manutenzione, esclusa qualsiasi quota di ammortamento degli impianti: pertanto le Amministrazioni interessate dovrebbero fornire all'Ente, a fondo perduto, le somme occorrenti all'acquisto di almeno due rimorchiatori. Che se in progresso di tempo l'Azienda diventasse fruttifera, l'utile potrebbe andare speso nel miglioramento e ampliamento del servizio. Lo Stato per parte sua dovrebbe pur contribuire nelle spese di impianto, ridondando a beneficio della collettività la riattivazione dei trasporti per via di acqua; converrà quindi chiedere siffatta contribuzione, che potrebbe essere nella misura del 40 per cento della spesa.

All'Ente, come sopra costituito, si dovrebbe pure affidare l'esercizio delle grue elettriche, impiantate a cura dello Stato al porto fiuviale di S. Paolo, per le quali è stato proposto da apposita Commissione il relativo regolamento e le rispettive tariffe, che vanno, per le varie categorie di merci, da un minimo di L. 0,70 a un massimo di L. 1 a tonnellata.

* * *

Riassumendo, il Comm. Marchi proponeva di richiedere al Governo:

1) Che fossero intensificati, non appena possibile, i lavori appaltati e si appaltassero quelli ancora necessari per il ristabilimento della navigazione dal porto fluviale di S. Paolo sino al porto canale di Fiumicino e che fosse preso impegno di erogarvi le somme che si rendessero necessarie per far fronte alle maggiori spese dipendenti dalle mutate condizioni del mercato.

2) Che fosse assegnata la somma di L. 2.000.000, da stanziarsi in quattro esercizi finanziari, per i lavori occorrenti ad assicurare l'entrata dei natanti nel porto canale di Fiumicino, per riparare gli esistenti moli e banchine, per lo acquisto di una opportuna draga atta a rimuovere gli interramenti alla bocca del porto, e per la sostituzione del ponte di barche con un ponte girevole.

3) Che fosse assegnata la somma di dieci milioni, da stanziare in dieci esercizi, per la costruzione delle banchine necessarie alla formazione dell'alveo di magra nel tratto urbano del Tevere, le quali sono comprese tra le opere di difesa di Roma dalle inondazioni.

4) Che fosse assegnata, per ora, la somma di cinque milioni, da stanziarsi in non più di cinque esercizi finanziari per il ristabilimento della navigazione, con fondali minimi di m. 1,20, da Roma a Orte, e che si provvedesse subito alla esecuzione dei relativi lavori, dando la precedenza a quelli sino a Ponte Felice, costruendo i manufatti in modo da servire in seguito per fondali di m. 1.70 e natanti adeguati, e acquistando in pari tempo almeno due draghe per le escavazioni periodiche che si rendessero necessarie ad assicurare la navigazione in detto tratto di fiume.

5) Che fosse assegnata la somma di L. 300.000 per il sollecito ripristino della via alzaia, per ora sulla sponda destra del Tevere, e per l'impianto lungo di essa dei mezzi di aiuto alla navigazione e di opportuni pontili di approdo.

6) Che fosse stabilita la costituzione del Consorzio Au-

tonomo tra le Amministrazioni della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio per lo acquisto e l'esercizio dei rimorchiatori necessari alla navigazione tra Roma e Fiumicino e per l'esercizio delle grue al porto fluviale di S. Paolo, con obbligo alle dette Amministrazioni di provvedere in parti eguali alle spese di impianto del servizio di rimorchio.

7) Che fosse fissato il contributo dello Stato per dette spese nella misura del 40 per cento.

In applicazione di quanto sopra, il Comm. Marchi presentò alla Sottocommissione un progetto di legge che fu, senza modificazioni, trasmesso alla Commissione Reale.

* * *

Venuto in dicussione nella seduta plenaria del 12 novembre 1918, la Commissione Reale approvò quasi integralmente il detto progetto di legge, avendo soltanto elevato dal 40 al 60 per cento il concorso dello Stato ed aggiunto al progetto stesso l'art. 22 così concepito:

Art. 22. — Per la costruzione del Porto di Ostia Nuova e del Canale di congiungimento al Tevere, concessi al Comune di Roma, lo Stato corrisponderà al concessionario il 60 per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi, valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferroviarie decorrenti dal bilancio dell'esercizio finanziario successivo al compimento di ogni singolo lotto di lavori in cui le suddette opere saranno suddivise.

Canale marittimo. — La Commissione Reale, nella seduta plenaria del 4 aprile 1919, per quanto il Comune si fosse limitato alla richiesta della concessione del porto di Ostia, aveva ritenuto opportuno di emettere voto favorevole su tutto il progetto del comm. Orlando, e perciò la Sottocomissione aveva incaricato il comm. Marchi di riferire anche sul canale navigabile.

E il comm. Marchi così si espresse in proposito:

« Non può disconoscersi che la soluzione più confacente al risorgimento economico di Roma sarebbe il canale marittimo; con esso i grossi piroscafi potrebbero giungere sino al porto interno presso la città, condizione questa vantaggiosissima pel minor tempo occorrente al trasporto e alla economia di esso: mentre poi la costruzione del detto canale, e cioè il diretto congiungimento col mare di Roma Capitale, costituirebbe anche un fatto di grande importanza politica ».

Osservava peraltro che la costruzione di siffatto canale, di cui esiste solo il progetto di massima, richiederà tempo non breve, e dovrà essere preceduta dalla compilazione dello studio di dettaglio, quale studio involge anche gravi questioni per il regime del Tevere, in rapporto alle deviazioni ed accorciamenti del suo alveo, e che quindi è opportuno migliorare per intanto l'attuale via fluviale, non solo per la navigazione lungo il Tevere, ma anche per quanto riguarda il porto canale di Fiumicino, da utilizzare come meglio sarà possibile, in attesa della costruzione anche parziale del nuovo porto.

E concludeva, riaffermando la necessità di costruire il canale marittimo a grandi fondali pel congiungimento di Roma col Porto costiero di Ostia Nuova, nonchè il porto interno di S. Paolo, pei quali dovrebbero, entro un anno dalla promulgazione della legge pel risorgimento economico di Roma, compilarsi i progetti esecutivi, da servire per la loro costruzione.

* * *

A compimento dell'incarico loro affidato i comm. Zacchi e Marchi presentarono, inoltre, un ordine del giorno col quale si fanno voti:

1) perchè le opere riconosciute necessarie alla Capitale, nei riguardi delle comunicazioni e dei trasporti, vengano costruiti in guisa da essere, anche architettonicamente, degne di Roma;

2) che il Governo provveda nel più breve tempo possibile a completare il raddoppiamento del binario, lungo le linee internazionali, per gli sbocchi di Modane, di Ala, di Pontebba e di Cormons;

3) che le Ferrovie dello Stato provvederanno ad un allacciamento diretto fra le stazioni del Portonaccio e di Roma-Termini, il quale si innnesti in quest'ultima stazione con la linea sotterranea di cui agli art. 6 ad 8 del progetto di legge.

4) che i treni diretti, direttissimi e simili non abbiano fermate non appieno giustificate da reali bisogni del pubblico, o da necessità di servizio, e che l'assegnazione delle fermate per i viaggiatori nei centri che non sieno molto importanti per popolazione, o per movimento, venga fatta solo su motivato parere delle competenti Commissioni del Traffico;

5) che si provveda senza indugi alle espropriazioni, che non fossero ancora state eseguite, delle aree necessarie per il completamento della circonvallazione e relative stazioni, e specialmente quelle per la nuova stazione di Piazza d'Armi e per l'ampliamento di quella Ostiense;

6) che si dia mano gradatamente, ma incominciandoli al più presto, ai lavori studiati dalle Ferrovie dello Stato per l'ampliamento ed il riordinamento della stazione Centrale di Termini, tenendo conto delle economie che si potranno realizzare con l'esercizio della nuova grande stazione a Piazza d'Armi, di cui nel precedente punto 5, e studiando l'altimetria dei nuovi binari in guisa da rendere facili in seguito gli imbocchi diretti sotterranei dalla nuova stazione Centrale di Termini ai due rami della Metropolitana; ed all'allacciamento con la stazione del Portonaccio;

7) che vengano assicurate, fin d'ora, tutte le forze idrauliche che possano fornire a tempo opportuno la energia elettrica per l'esercizio delle varie linee convergenti a Roma, nonchè della linea di circonvallazione, oltrechè di quella metropolitana;

8) che sieno facilitati i viaggi, sia per le località vicine a Roma, sia per quelle più lontane, specialmente ai passeggeri di seconda e terza classe, e che sia concesso a questi, per le gite nei dintorni di Roma, il trasporto gratuito di strumenti da lavoro, di prodotti agricoli e simili fino a kg. 30 se consegnati al bagagliaio, ed a kg. 10 se portati in vettura dal viaggiatore e si istituisca un servizio speciale per trasporto di pacchi agricoli alla Capitale;

9) che si istituisca lungo la circonvallazione, anche prima che entri in funzione tutta, o parte della Metropolitana, qualche treno locale per il servizio viaggiatori in transito, oltrechè per il trasporto dei passeggeri suburbani al mattino, nelle ore dalle 11 alle 15 circa ed alla sera;

10) che sia affrettato il compimento e la elettrificazione della direttissima Roma-Napoli e la trasformazione in elettrica della linea Roma-Firenze-Bologna, onde dare campo al collocamento delle nuove produzioni di energia elettrica;

11) che la giurisdizione dell'Ufficio del Porto di Roma sia estesa al Porto Canale di Fiumicino ed a tutta la spiaggia marina compresa nel territorio di Roma, elevando tale Ufficio a Capitaneria;

12) che sia posta sotto la giurisdizione di un unico Ufficio del Genio Civile la parte tecnico-amministrativa dell'intero corso del Tevere e dei suoi affluenti.

Conclusioni della Commissione Reale — Progetto di legge. — Voti. — La Commissione approvò pienamente le dette proposte che insieme con quelle già deliberate su riferimento del Comm. Zacchi, diedero luogo al seguente testo di progetto di legge.

Art. 1. — Il Governo del Re è autorizzato a concedere al Comune di Roma la costruzione e l'esercizio per anni settanta di una ferrovia a doppio binario di tipo uguale a quello delle principali linee dello Stato ed a trazione elettrica, da Roma (Piazza Venezia) alla città ed al Porto di Ostia Nuova, ed è pure autorizzato a stipulare la conseguente definitiva convenzione, in base alle altre condizioni che normalmente vengono stabilite per la concessione di ferrovie all'industria privata, salvo quanto è detto nei seguenti articoli 2, 3 e 13.

Per l'esercizio della ferrovia anzidetta, qualora sia tenuta direttamente dal Comune, saranno osservate le disposizioni della legge 29 marzo 1913, n. 103 e del Regolamento 10 marzo 1904, n. 108.

Art. 2. — Per la costruzione di questa ferrovia e sue diramazioni e per la sua prima dotazione del materiale rotabile

e d'esercizio, lo Stato corrisponderà al concessionario il sessanta per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità, comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi, valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferroviarie, decorrenti dal bilancio dell'esercizio finanziario successivo all'inizio dei lavori.

Art. 3. — Dal prodotto lordo annuale della ferrovia, saranno detratte le spese d'esercizio, le quote di rinnovamento e quelle per gli interessi ed ammortamento dei capitali forniti dal Concessionario, valutati al tasso del sei per cento. L'eccedenza sarà così ripartita: il sessanta per cento allo Stato, ed il quaranta per cento al Concessionario.

Art. 4. — E' autorizzata la spesa di L. 8.200.000 per l'arredamento ferroviario iniziale del Porto di Ostia Nuova, compresavi la dotazione del materiale ruotabile occorrente per l'esercizio del porto stesso.

Detta spesa sarà stanziata in cinque annualità eguali nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Gli impianti e le provviste dei materiali costituenti il detto arredamento, saranno affidati per l'esercizio al Concessionario di cui all'art. 1.

Art. 5. — La stazione, che secondo il progetto per il completamento della linea di circonvallazione di Roma, di cui alla legge 4 aprile 1912, n. 297, sorgerà nel quartiere di piazza d'Armi in fregio ad una vasta piazza; dovrà costruirsi con tutti gli impianti necessari anche per un completo servizio viaggiatori.

Per i maggiori lavori e provviste occorrenti, in confronto a quelli che contempla la predetta legge, è assegnata la somma aggiuntiva di L. 3.000.000.

Art. 6. — La nuova stazione, di cui all'articolo precedente, dovrà essere collegata direttamente, mediante linee di tipo normale ed a doppio binario:

a) In direzione ovest-est con la stazione di Termini.

Questa linea dovrà avere stazioni intermedie, atte al solo servizio metropolitano, presso piazza del Risorgimento, via Attilio Regolo, piazza della Libertà, le porte del Popolo, Pin-

ciana e Pia, e piazza dell'Indipendenza; e dovrà correre su viadotto da piazza d'Armi fino a porta del Popolo ed essere sotterranea da porta Pinciana alla Stazione di Termini. Il tratto intermedio potrà svolgersi parte in galleria, e parte in trincea od in rilevato.

b) In direzione nord-est con la ferrovia per Orte, allacciandosi ad essa presso il Km. 11.

Tale linea dovrà avere fermate a Tor di Quinto ed a ponte Milvio.

Ambedue le dette linee faranno parte della Rete dello Stato.

Per la costruzione di quella di cui alla lettera *b*) si dovrà provvedere coi fondi che erano già destinati alla parte di linea di circonvallazione accennata all'art. 5, la quale avrebbe dovuto allacciarsi alla ferrovia per Orte fra i Km. 8 e 9.

Art. 7. — Gli impianti, di cui agli articoli 5 e 6, dovranno essere ultimati ed aperti all'esercizio entro l'anno 1924, e le spese, per essi previste, saranno stanziate nel bilancio dello dello Stato in parti eguali per ciascuno degli esercizi, incominciando da quello 1919-20, fino a quello 1923-24.

Art. 8. — Allorquando si potrà prevedere che il movimento metropolitano lungo la linea di cui alla lettera *a*) dell'art. 6, si intensifichi in guisa da richiedere una circolazione continuata dei treni, si provvederanno con apposita legge i fondi necessari per costruire una seconda linea di tipo identico alla prima, ed alquanto più a nord di questa che formi con essa un circuito chiuso, e che sia atta essa pure al servizio metropolitano.

Art. 9. — Entro un anno dalla promulgazione della presente legge, dovranno essere ultimati i lavori necessari per la trasformazione dell'attuale fermata Ostiense in vera e propria stazione atta a disimpegnare agevolmente tutti i servizi, compresi quelli per il deposito e lo smistamento dei carri.

Art. 10. — A cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, non più tardi del 1925, dovranno ultimarsi anche gli impianti ferroviari occorrenti nel quartiere industriale.

Art. 11. — La predetta Amministrazione dovrà riscattare il binario diramantesi dalla fermata Ostiense, ora concesso alla Società Anglo-Romana, e raccordarlo con la ferrovia

Roma-Ostia, adottando curve con raggi non inferiori a m. 150 e modificando in conformità il tracciato esistente.

Art. 12. — I fondi necessari per soddisfare a quanto stabiliscono gli articoli 10 e 11, saranno stanziati nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Art. 13. — Per le forniture che richiedono gli impianti e le provviste di cui ai precedenti articoli, si dovrà esperire innanzi tutto una licitazione privata fra sole Ditte italiane, salvo il caso di materiali brevettati.

Art. 14. — Le aree occorrenti per gli impianti dei binari al quartiere industriale, non contemplate dall'ampliamento della stazione Ostiense, dovranno, fin d'ora, essere impegnate a cura del Comune di Roma.

Quelle vie urbane che occorrerano per la costruzione degli allacciamenti di cui agli articoli 6 ed 8, saranno concesse gratuitamente dal detto Comune.

Art. 15. — Tutte le opere contemplate dai precedenti articoli sono dichiarate di pubblica utilità, ed agli effetti delle espropriazioni saranno applicate le stesse disposizioni di legge stabilite col Decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, relativo alla concessione del Porto di Ostia Nuova.

Art. 16. — Entro il 31 dicembre 1919, a cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si dovrà procedere ad una equa riforma delle tariffe ferroviarie, allo scopo di agevolare i trasporti delle derrate di prima necessità, delle materie prime destinate all'agricoltura, alle costruzioni, all'industrie di produzione e di trasformazione, nonchè dei relativi prodotti, interessanti la Capitale ed i suoi dintorni.

Art. 17. — E' abrogata la legge 27 aprile 1916, n. 550.

Art. 18. — Sono autorizzate le seguenti spese per la sistemazione della navigabilità del Tevere fino ad Orte:

a) Per le provviste ed i lavori occorrenti nel porto-canale di Fiumicino da stanziarsi in quattro esercizi finanziari, L. 2.000.000.

b) Per completare i lavori per il ristabilimento della navigazione dal porto-canale di Fiumicino al porto fluviale di S. Paolo, da stanziarsi in quattro esercizi, L. 800.000.

c) Per la costruzione delle banchine necessarie alla for-

mazione dell'alveo di magra nel tratto del Tevere urbano, da stanziarsi in dieci esercizi, L. 10.000.000.

d) Per le provviste e lavori occorrenti a ristabilire la navigazione con fondali minimi di m. 1,20 da Roma ad Orte, da stanziarsi in cinque esercizi, L. 6.000.000.

e) Per i lavori occorrenti al ripristino della via alzaia sulla sponda destra del Tevere e per l'impianto lungo di essa dei mezzi di aiuto alla navigazione e di pontili di approdo, L. 400.000.

Gli stanziamenti di cui al presente articolo avranno inizio con l'esercizio finanziario 1919-1920.

Art. 19. — Entro il 31 dicembre 1919, la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio di Roma, dovranno aver costituito un Ente Consorziale Autonomo per l'impianto e l'esercizio obbligatorio di un servizio di rimorchio per la navigazione del Tevere fra Roma e Fiumicino e per l'esercizio delle grue ai porti fluviali di Fiumicino e di S. Paolo.

Lo statuto del Consorzio e le tariffe dovranno essere approvate dal Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, il quale determinerà anche a richiesta della parte più diligente, e sentiti i tre interessati, tutte le norme per le quali vi sia disaccordo, compresa eventualmente la quota di riparto fra i tre Enti.

Lo Stato concorrerà nella spesa d'impianto nella misura del 60 per cento, oltre i premi di legge per le costruzioni navali.

Art. 20. — Sino al 31 dicembre 1920, potrà essere concessa alle Camere di Commercio di Roma e dell'Umbria la costruzione e l'esercizio del porto fluviale di Orte, con i contributi di legge. Agli espropri occorrenti alla costruzione di questo porto ed annessi impianti ferroviari industriali e commerciali, sono estese le disposizioni dell'art. 5 del Decreto Luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, recante provvedimenti per la costruzione del porto di Ostia Nuova.

Art. 21. — La zona dei *Prati di S. Paolo* resta vincolata per la costruzione del canale marittimo, del porto interno e suo allacciamento col Tevere.

Entro il 31 dicembre 1919, il Comune di Roma presenterà

il piano regolatore di detta zona principalmente in rapporto alle opere predette.

Art. 22. — Per la costruzione del Porto di Ostia Nuova e del canale di congiungimento al Tevere concessi al Comune di Roma, lo Stato corrisponderà al concessionaio il 60 per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità, comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi, valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferroviarie decorrenti dal bilancio dell'esercizio finanziario successivo al compimento di ogni singolo lotto di lavori, in cui le suddette opere saranno suddivise.

La Commissione approvò poi tutti i voti proposti dai Commendatori Zacchi e Marchi che si riportano in fine del volume.

III.

Pilotaggio per la navigazione sul Tevere.

Trattando della questione dei rimorchi, è stato accennato al servizio di pilotaggio che, reso obbligatorio dalla legge 6 maggio 1916, n. 200, era causa di inconvienienti appunto per la sua obbligatorietà.

La Commissione Comunale ebbe ad occuparsi della questione, e, prevedendo le difficoltà che sarebbero sorte dalla soppressione di tale obbligo, per il danno che veniva a risentirne il personale ivi addetto, nel proporre che fosse reso facoltativo, aggiunse che si provvedesse in pari tempo alla sistemazione del detto personale .

La Sottocommissione incaricata dalla Commissione Reale dello studio del problema, nella sua prima seduta, nominato Presidente il Comm. Orlando, udì da questo l'illustrazione delle ragioni che avevano indotto l'Amministrazione Comunale a chiedere che il servizio di pilotaggio fosse reso facoltativo, e poichè della questione si erano occupati così il Comando dell'Ufficio del Porto di Roma come la Camera di Commercio, invitò il cav. Aurelio Puliti, comandante del detto porto, a voler fornire in proposito le necessarie informazioni, e il comm. Zarù, membro autorevole della detta Camera, a voler esporre il suo parere al riguardo, incaricandolo altresì di riferirne poi direttamente alla Commissione Reale in seduta plenaria.

Il cav. Puliti diede le più ampie notizie e conchiuse sostenendo la necessità di mantenere l'obbligatorietà di tale pilotaggio anche in rapporto alla polizia di navigazione del Tevere

che viene eseguita dai piloti stessi. Aggiunse che il Consiglio Superiore della Marina aveva di recente approvato un nuovo regolamento sul pilotaggio, che riteneva utile che fosse conosciuto dalla Sottocommissione.

Il comm. Zarù, a nome della Camera di Commercio, riferì invece che questa aveva già manifestato alla Direzione Generale della Marina mercantile il desiderio che fosse abrogata l'obbligatorietà del pilotaggio. Tale opinione era avvalorata dal fatto che i delegati delle diverse società di navigazione fluviale non avevano ritenuta necessaria la detta obbligatorietà nei riguardi della sicurezza della navigazione. Ma che ciò nonostante il Consiglio Superiore della marina mercantile ebbe a riconfermare l'opportunità del pilotaggio obbligatorio, pur restringendo la prescrizione del pilota solo ai rimorchi e sopprimendolo nei burchi rimorchiati.

Distinto il pilotaggio portuale da quello fluviale, mentre per quello nulla aveva da osservare, il Comm. Zarù insisteva perchè questo fosse reso facoltativo, in quanto se il pilotaggio era giustificato quando le condizioni del Tevere erano tali da rendere incerta la rotta di navigazione, ora che esse sono buone, e diverranno sempre migliori coi lavori in corso, chiunque è in grado di seguire la rotta di navigazione che è anche indicata esattamente da opportune boe di segnalamento.

La Sottocommissione fece proprie le considerazioni del comm. Zarù e, ritenuto, quanto al personale, che, essendo il traffico quasi compiutamente cessato in questi ultimi anni, certamente esso si era già impiegato altrove, e che, ove ciò non fosse avvenuto; riprendendosi la navigazione con maggior intensità di traffico, la sua opera come quella di provetti lavoratori sarà ben apprezzata da chi eserciterà la navigazione, conchiuse proponendo alla Commissione Reale il seguente progetto di legge:

Art. 1. — Il pilotaggio lungo il Tevere è facoltativo.

Art. 2. — E' abrogato l'art. 2 della legge 6 maggio 1916, N. 200, portante disposizioni relative alla navigazione del Tevere fra Roma ed il mare.

* * *

Venuti in discussione la relazione e il progetto alla Commissione Reale, questa, nella seduta plenaria del 13 marzo 1919, tenuto ben distinto il pilotaggio portuale da quello fluviale, approvò pienamente la soppressione della obbligatorietà di quest'ultimo e limitò il progetto di legge ad un solo articolo così concepito:

« Il pilotaggio lungo il Tevere non è obbligatorio ».

IV.

Utilizzazione delle forze idriche.

Proposte della Commissione comunale. — La grande importanza del problema dell'utilizzazione delle forze idriche in paese così povero di carbone come l'Italia, e in un periodo in cui per effetto della guerra la produzione del medesimo era notevolmente diminuita, non poteva non richiamare la più diligente e premurosa attenzione della Commissione comunale.

Il Comm. avv. Francesco Saverio De Rossi, che ne fu il relatore, anche nella sua qualità di Assessore dell'Ufficio Tecnologico, presentò alla Commissione stessa il seguente riassunto della materia.

« Alla produzione e distribuzione dell'energia elettrica, così idrica che termica, provvedono sul territorio del Comune tre Istituti: la Società Anglo-Romana, l'Azienda Elettrica Municipale, la Società per Imprese Elettriche.

La potenza di produzione complessiva (idro-elettrica e termo-elettrica) ascende a 54.000 Kw., di cui 40.000 appartengono all'Anglo-Romana, 11.000 all'Azienda Elettrica Municipale e 3000 alla Società per Imprese Elettriche. Tra illuminazione, trazione e forza motrice, il carico che oggi si eroga è in complesso di Kw. 29.500: donde anche oggi si avrebbe per usi industriali una larga disponibilità di energia. Questa disponibilità nelle ore, dal mattino al tramonto, sarebbe di circa 27.000 Kw., e dal tramonto alla mezzanotte di 18.000 Kw.

In conseguenza, gli impianti attuali potrebbero soddisfare richieste fino a 18.900 Kw. per industrie ad orario continuo; fino a 27.000 Kw. per industrie ad orario antimeridiano.

Ora, quando si pensi che non tutte le industrie hanno bisogno di forza motrice (ad esempio: le chimiche), che alcune di esse, come le meccaniche, richiedono un quantitativo di forza assai limitato, che soltanto all'elettro-chimiche occorre un carico più notevole, si può ritenere logicamente che la quantità di energia elettrica, attualmente convogliata già basterebbe ad alimentare un primo impianto d'industrie in Roma ».

Il Comm. De Rossi non escludeva per altro, che in un avvenire assai prossimo la suddetta disponibilità potesse ridursi o cessare per effetto di una maggiore erogazione di energia nella illuminazione pubblica o privata, o nella trazione. Ed allora, soggiungeva, se non avessimo la possibilità di aumentare la nostra potenza idro-elettrica, lo stato di fatto nei riguardi delle industrie, potrebbe divenire assai grave. Ma, fortunatamente, questa possibilità sussiste, e in una misura tale da guarentire, assolutamente, sotto questo riguardo l'avvenire industriale della nostra città. Bastano a provare l'asserto pochi casi, che sono, del resto, la sintesi, o per meglio dire il risultato assai lusinghiero di calcoli e di studi già fatti al riguardo. La Società Anglo-Romana per contratto con la Società del Carburo può immettere nella propria linea di trasmissione da Terni altri 10.000 Kw. di produzione idro-elettrica. Dal canto suo il Comune ha in corso l'istruttoria governativa delle domande di concessione di derivazione di acqua per produzione di energie idro-elettriche dall'Aniene (Mandela) dal Nera (Narni) e dal Velino (Peschiera) per un complesso di circa 23.000 Kw. e sono in corso gli studi sia per l'introduzione di nuova forza sia per il miglioramento degli impianti e progetti in istruttoria.

Il bacino del Tevere e i suoi affluenti principali (Nera, Velino, Aniene) è capace, in morbida, nel complesso, di ben 750.000 cavalli, di cui 290.000 sono da attribuirsi al Nera, 165.000 al Velino, 155.000 all'Aniene.

Quindi la produzione di energia idro-elettrica, che tecnicamente potrebbe ritrarsi da detto bacino, ascenderebbe alla rispettabile cifra di 350.000 Kw.! Ora, ammesso pure (come in fatto deve ammettersi) che non tutte le forze

così ricavabili siano buone, abbiano cioè un valore pratico agli effetti industriali; calcolato anche che per tale motivo si abbiano a perdere 100.000 Kw., ne rimarrebbero pur sempre 250.000, di cui ora sono convogliati a Roma appena 45.000, e circa altrettanti sono utilizzati altrove. La possibilità quindi di aumentare la nostra potenza idro-elettrica sussiste e sussiste nella misura di circa 150.000 Kw., di un quantitativo cioè, così notevole, da poter vincere quello di cui ora dispongono le principali città industriali all'interno e all'estero. Ove poi si rifletta che mediante opportuni bacini (da costruirsi senza spese troppo gravi in luoghi e giacitura naturalmente adatti) si potrebbe raccogliere l'enorme quantità delle acque di piena; ove si pensi che solo l'Aniene in periodo di piena convoglia più di trecento metri cubi, mentre in morbida ne ha venti, ognuno vede di quali forze idriche potremmo disporre, di quale e quanta ricchezza sotto questo riguardo la natura ha fornito la nostra città.

Il Comm. De Rossi così conchiudeva:

« Nessun dubbio sulla notevolissima disponibilità di forze naturali intorno a Roma, che renderebbero possibile sotto tale aspetto anche la più vasta industrializzazione della nostra città. Ma, di fronte a questa lieta e assai confortante constatazione, il compito, anzi il dovere del Comune è chiaro e preciso. Occorre passare una buona volta energicamente e risolutamente dal campo degli studi, dei progetti, delle varie trattative a quello delle provvidenze concrete, per conseguire in breve tempo, lo scopo. Non basta avere la possibilità di una grande ricchezza, bisogna tradurre questa possibilità in atto.

« E poichè appunto la dovizia di forze naturali nelle vicinanze di Roma ha dato luogo a tante disamine e discussioni, specie sul grado di convenienza dei vari e numerosi progetti, è d'uopo formulare e stabilire ormai un programma determinato, affrontando e superando con ferma costanza le pastoie della burocrazia, prendendo i necessari accordi con le Autorità governative, provvedendo al momento opportuno i capitali occorrenti ad agire, ed agire presto per la migliore e sollecita attuazione del programma stesso.

« Ognuno vede infatti che, se anche oggi in cui è convogliata

appena una terza parte della energia idrica disponibile nei pressi di Roma, i prezzi di vendita non sono superiori a quelli che si praticano in altri centri produttivi, come a Napoli, a Torino e Milano, ed, anzi, in taluni casi, specie con grandi quantitativi di energia, poterono consentirsi non lievi ribassi; assai maggiori e generali agevolazioni potranno accordarsi agli industriali, quando l'abbondanza della energia idrica ci permetterà la vendita sulla base di tariffe miti e costanti, affrancando l'industria dalle sorprese derivanti, pur troppo spesso, dalle vicende del costo dei carboni.

« La natura nei riguardi delle forze idriche ha fornito largamente la nostra città. Spetta al Comune col valido e necessario concorso dello Stato, di attuare al più presto possibile, quanto occorre per l'utilizzazione di quella grande, ma in gran parte ancora latente, ricchezza ».

Il Comm. De Rossi riportava, infine, nella sua relazione, l'elenco delle derivazioni, che l'Ufficio tecnologico aveva allora in vista per possibili utilizzazioni.

1. — Dall'Aniene, salto di Mandela, per 200.000 Kw. permanenti;

2. — Dall'alto Aniene e dal Simbrivio, per 5000 a 10.000 Kw. permanenti;

3. — Dall'Aniene, bacino delle Cone, con utilizzazione eventuale anche a Tivoli, per 6000 a 20.000 Kw., secondo i due casi, con orario di ritardo;

4. — Dall'alto Aniene, bacino, con utilizzazione anche a Tivoli, per 4000 a 15.000 Kw., secondo i due casi con orario illimitato;

5. — Dall'Aniene, bacino della Noce, per 2000 Kw., con orario limitato;

6 e 7. — Dal Nera, concessioni municipali, primo e secondo salto per 9000 Kw.;

8. — Dal Peschiera, derivazione mista per acqua potabile e forza motrice, due salti per una potenza complessiva permanente di 10.000 Kw.;

9. — Dal Velino, riordinamento generale delle derivazioni e sistemi alla cascata delle Marmore a Terni, per 45.000 Kw., permanenti, oltre la tacitazione delle derivazioni esistenti;

10. — Dall'alto Nera, valle Rapegna, per 12.000 Kw. permanenti;

11. — Dall'alto Tevere, dal Rio S. Martino al torrente della Paglia per 2750 Kw. permanenti;

12. — Dal Corno (affluente del Nera) per 2000 Kw. permanenti;

13. — Dall'Alto Velino, da Antrodoco a Peschiera, per 1800 Kw. permanenti;

14. — Dall'Aniene, utilizzazione delle acque di ricasco della Villa d'Este a Tivoli, per 3000 Kw. permanenti;

15. — Dall'Aniene, riordinamento generale delle derivazioni esistenti alla cascata di Tivoli, per 10.000 Kw. permanenti, oltre la tacitazione delle derivazioni esistenti.

* * *

Anche il Cav. Avv. Gaetano Grisostomi-Marini, relatore nella Commissione Comunale sui provvedimenti da richiedersi per Roma in analogia di quelli adottati per la città di Napoli, rilevava che le forze idriche disponibili erano solo in parte utilizzate dall'Azienda elettrica municipale, la quale le destina principalmente, se non esclusivamente, a scopo di illuminazione pubblica e privata. Ne segue, osservava il suddetto relatore, che durante il giorno non si ha se non uno scarso e parziale sfruttamento dell'energia, mentre durante la notte, e specialmente nelle prime ore, fu necessario (sino a qualche tempo fa) supplire con la forza termica all'insufficienza dell'elettricità generata con la forza idraulica.

Le applicazioni industriali dell'energia elettrica dovrebbero far sì che il consumo potesse bilanciarsi durante tutto il corso della giornata.

Riguardo poi all'Azienda che dovrebbe fornire l'energia agli stabilimenti della zona industriale, essa dovrebbe avere, anche rispetto a questa zona, l'esclusività della fornitura, in modo da poter vivere e prosperare tranquillamente, senza le scosse convulsive di sfrenate concorrenze, spesso svolgentisi con danno dello stesso servizio.

A questo proposito, nel dubbio che l'attuale Azienda municipale possa senz'altro assolvere il nuovo compito, di gran lunga più ampio di quello originariamente assegnatole e, sotto alcuni aspetti, eccedente forse i limiti di una pura e semplice municipalizzazione, l'Avv. Grisostomi-Marini, riteneva che convenisse istituire un nuovo Ente analogo a quello istituito dalla legge per Napoli (posteriore si noti alla legge sulle municipalizzazioni), munito di più ampi poteri, specialmente per ciò che possa riferirsi ad espropriazioni di terreni e di eventuali diritti di derivazione preesistenti, e dotato di larghi privilegi ed esoneri da imposte, a simiglianza delle altre nuove industrie, rappresentando esso stesso una grande industria degna della massima protezione. Da questo Ente, al quale sarebbe stata affidata la trasformazione ed il trasposto di tutte le forze idrauliche concesse al Comune, l'attuale Azienda municipale avrebbe ricevuto la energia elettrica necessaria per i servizi di illuminazione e di riscaldamento, avvantaggiandosi così anche essa direttamente della speciale posizione del suo potente fornitore.

L'Ente autonomo sarebbe stato amministrato da un Consiglio composto in parte di elementi governativi ed in parte di elementi elettivi, con forte prevalenza di questi ultimi e presieduto dallo stesso Sindaco di Roma.

Si sarebbe avuto così un organismo pubblico di carattere essenzialmente commerciale, accentratore potente di grandi forze idrauliche, ed onesto distributore di un'imponente produzione di energia elettrica, che avrebbe assicurato le più favorevoli condizioni di sviluppo alle nuove ed alle vecchie industrie ed alla stessa Azienda municipale esercente il servizio della illuminazione pubblica e privata.

La Commissione Comunale condividendo pienamente le idee esposte dal Comm. De Rossi e dall'Avv. Grisostomi, propose che fosse attuato quanto occorre per l'utilizzazione della grande quantità di forze idriche esistenti nel territorio di Roma, fissando che, nel termine non maggiore di sei mesi dalla approvazione di quelle proposte, fossero concretati i progetti per quelle derivazioni d'acque da cui ricavare la forza necessa-

ria allo sviluppo industriale della città. Propose altresì che lo Stato concorresse nell'attuazione e nel proficuo impiego delle forze idriche esistenti nel territorio intorno a Roma, consentendo la costituzione di un Ente autonomo per la produzione e conduzione dell'energia elettrica a Roma.

Discussioni della Sottocommissione. — I lavori della Sottocommissione Reale incaricata di riferire sull'argomento in esame, furono assai laboriosi e complessi. Fin dalle prime sedute si avvertì che, alle difficoltà derivanti dall'importanza dell'oggetto, si aggiungevano contrasti di idee e di tendenze che non potevano non influire a renderle più gravi e complicate.

Da una parte i rappresentanti gli Enti pubblici, propugnatori della municipalizzazione delle forze idriche, dall'altra i tecnici tendenti a difendere i diritti dell'industria privata a partecipare alla utilizzazione dei beni pubblici.

Nella prima seduta della Sottocommissione, dopo la nomina a presidente del Comm. Orlando e la illustrazione fatta dal medesimo dei provvedimenti studiati dalla Commissione comunale, il Comm. Giovenale riferì sugli studi compiuti dall'Ufficio tecnologico municipale per risolvere il problema della captazione delle forze idriche del bacino dell'Aniene, come quello che presenta le migliori condizioni di sfruttamento industriale in rapporto a Roma.

Iniziatasi la discussione, il Prof. Mengarini ritenne opportuno di porre una questione di indole generale e pregiudiziale e, cioè propose di esaminare quale fosse il modo migliore per utilizzare le diverse forze idriche nei vari bacini presso Roma. Nella relazione comunale, egli disse, si parla della creazione di un Ente autonomo, ma occorre accertare se questo Ente sia necessario od utile, e, dato che lo sia, in quali condizioni si troverebbero gli altri Enti che hanno già da tempo accaparrato forze idriche o che hanno domande in corso di istruttoria.

Sostenne che, per agire con la massima celerità, sarebbe opportuno che le domande in corso di istruttoria mantenessero la loro precedenza e che il loro accoglimento venisse effettuato nel minor tempo possibile. Esaminando la natura del nuovo

Ente, egli ritenne che esso non dovrebbe sorgere sul tipo creato dalla legge sulle municipalizzazioni, la quale, in rapporto alle industrie elettriche, non si è addimostrata abbastanza elastica e soddisfacente, nè che dovesse darsi a Roma una legge simile a quella per Napoli che creò l'Ente autonomo del Volturno, che si è dimostrato pigro; ma che dovesse crearsi un Ente tipo consorziale, a cui dovrebbero partecipare la Provincia, i Comuni ed i valori tecnici ed industriali che posseggono energie elettriche o concessioni nei bacini considerati, tenendo così vive le energie della zona e ricavando il massimo utile con l'associazione di tutte le forze.

Confrontò i verbali allegati alla relazione del Consiglio Comunale con le deliberazioni presentate dalla Commissione Reale e riassunse come appresso le sue idee:

1. Che la Commissione Reale deliberasse di lasciare libertà per quanto concerne la distribuzione dell'energia elettrica in Roma;

2. Che per riguardo alla produzione e conduzione fosse accolto il concetto espresso dalla Commissione comunale e stabilita la creazione di un Ente che provvedesse alla trasformazione delle forze idriche dei vari bacini in forze elettriche ed alla loro conduzione a Roma;

3. Che tale Ente dovesse rispettare le concessioni esistenti in quanto siano attive, utili e fruttifere, traendo vantaggio di tutto quanto esiste, onde facilitare la soluzione del gravoso compito, ed avvantaggiarsi del contributo tecnico, industriale e finanziario, che possono dare gli Enti esistenti;

4. Che si dovessero non solo rispettare le domande in corso di istruttoria, ma che, al fine di raggiungere al più presto lo scopo, si facesse premura perchè fossero sollecitate le istruttorie in corso e accordate le concessioni a quelle Ditte che presentassero affidamento di rapida e sicura esecuzione;

5. Che nel seno del nuovo Ente consorziale, da crearsi per ogni singolo bacino, fossero chiamati con opportuna misura le Provincie, i Comuni e tutte le forze industriali ed i valori tecnici che esistono nei singoli bacini.

Sulle suddette proposte del prof. Mengarini si svolse una

ampia discussione. Si dubitò anzitutto che la costituzione di un Ente Consorziale, senza controllo governativo, avrebbe potuto far cessare da parte dello Stato la concessione delle derivazioni continue gratuite delle acque. Si osservò poi che la legge per la utilizzazione del Volturno mirava a giovare alle piccole industrie, e che tale scopo venne raggiunto. Si aggiunse che le Aziende elettriche dei Comuni di Milano, Parma, Torino e Roma sono redditizie, e ciò dimostra come la legge sulle municipalizzazioni rende possibile e proficuo l'esercizio comunale di industrie elettriche.

Pur riconoscendosi buona l'idea del Consorzio, si avvertì che presenta anch'essa difficoltà di attuazione, come lo dimostra il progetto della istituzione del Consorzio per i bacini del Nera e del Velino, al quale il Comune di Roma ha chiesto di partecipare e che è ancora in embrione.

Fu ritenuta inoltre dannosa al Consorzio la partecipazione di tutti i rappresentanti le industrie idriche della zona, e si sostenne che la partecipazione dovesse invece determinarsi in relazione al costo complessivo delle opere idrauliche della zona.

Il prof. Mengarini insistè sulla utilità che può derivare al nuovo Ente, chiamando nel suo seno ed utilizzando tutte le forze esistenti. Esortò a non pensare ad una legge di coazione, ma ad una legge nella quale tutte le forze vive delle varie zone sieno concordi con lo Stato, nell'interesse di Roma.

L'Ing. Netti, associandosi al Prof. Mengarini, sostenne che convenisse studiare a fondo la questione della utilizzazione dando la preferenza a quei progetti di derivazione che richiedono minor tempo e minori capitali, nonchè riunire tutte le iniziative sia di enti pubblici che di privati, per raggiungere presto lo scopo, limitando il programma al minimo e lasciando all'iniziativa privata di fare tutto quello che può.

Osservò inoltre che i grandi impianti richiedono capitali ingenti e molti anni di lavoro e che, se i relativi progetti non sono redatti con la massima serietà e competenza, possono dar luogo a dolorose delusioni e conseguente allontanamento di capitali dalle imprese idrauliche. Fece presente altresì la opportunità che non vi sia un solo grande impianto per una sola

sorgente, per l'eventualità di guasti o di altri incidenti che renderebbero inutilizzabile per molto tempo la sorgente stessa, ritenendo migliore la costruzione di piccoli impianti che richiedono minor tempo e minori capitali e che rispondono con più facilità e sicurezza allo scopo.

Il Comm. Giovenale dichiarò di non condividere le idee dell'ing. Netti sulle difficoltà per i grandi impianti, specie in relazione ai vari incidenti che possono loro occorrere, incidenti che avvengono anche negli impianti piccoli, mentre necessita utilizzare tutti i bacini d'acque possibili e riunire all'uopo le sparse energie, pur riconoscendo che per i grandi impianti occorre tempo adeguato per la loro costruzione e un serio e maturo studio sul luogo di produzione. Rilevò inoltre che le acque costituiscono un demanio nazionale, che sono ricchezza pubblica, destinata a fini pubblici, e che la richiesta della costituzione dell'Ente autonomo determina l'intervento dello Stato sullo sfruttamento di tali ricchezze pubbliche. Roma ha pertanto bisogno di una legislazione speciale che le assicuri le forze idriche necessarie alla sua industrializzazione e la Sottocommissione dovrebbe esaminare quale forma giuridica debba avere questo Ente pubblico, produttore di energia, e quali provvedimenti transitori debbano escogitarsi per non sacrificare i diritti legalmente acquisiti in materia di accaparramento di acque.

Riportandosi al sistema seguìto dalla Commissione Reale per la legge per Napoli, che prima esaminò le forze idriche esistenti nei dintorni di quella città, e poi studiò i mezzi da richiedersi al Governo, il Comm. Visconti ritenne che convenisse di accertare quali siano i bacini di acque da sfruttare nell'interesse di Roma, mentre l'ing. Netti propose di limitare il programma di accaparramento delle acque all'utilizzazione dei bacini dell'Aniene per mezzo di un Consorzio idraulico, come si stava facendo per il Nera-Velino, di cui era imminente la regolare costituzione.

Si rilevò, peraltro, che la questione predominante consisteva invece nel vedere quali situazioni giuridiche sorgerebbero rispetto alle industrie idriche esistenti od in via di attua-

zione, se non si chiedesse una speciale legge per Roma, e quali situazioni potrebbero invece crearsi chiedendo allo Stato disposizioni che turberebbero l'attuale stato di cose, tenuto conto che tutti i bacini di acqua intorno a Roma sono ormai accaparrati.

Il prof. Grisostomi non ritenne possibile la istituzione di un Consorzio fra enti pubblici e privati, in quanto gli enti pubblici e privati hanno finalità diverse che non ne consentono la convivenza, quali il raggiungimento del massimo profitto nei privati, non necessario all'Ente pubblico, e la concessione perpetua di derivazioni d'acque che lo Stato può accordare agli Enti e non alle industrie private.

L'Ing. Netti ritenne invece che l'inconveniente fondamentale stesse nella differenza di metodi eseguiti dagli Enti pubblici e dai privati, e che il Consorzio servirebbe ad attenuare tali differenze ed a provvedere alle reciproche manchevolezze. Si avrebbe così un indirizzo medio che potrebbe corrispondere all'interesse generale.

Il Comm. Giovenale disse che il preconcetto che gli Enti pubblici non siano adatti per imprese industriali è dato dal fatto che essi debbono agire entro determinati limiti loro imposti dalle leggi, ma ciò non toglie che gli Enti possano chiamare nel loro seno persone all'uopo competenti o chiedere allo Stato maggior libertà d'azione amministrativa, libertà richiesta dai tempi odierni ed in relazione al carattere industriale che gli Enti verrebbero ad assumere. Disse pure che nelle proposte della Commissione comunale non vi è l'idea di distruggere le forze già esistenti, ma di rispettare i diriti di tutti, di creare nuove energie che, in concorrenza delle attuali, preservino Roma dai prezzi elevati che danneggiano le industrie. Il Comune dovrebbe avere perciò una posizione tale che gli consentisse la completa disposizione delle forze idriche da coordinarsi o completarsi rispetto ai diritti acquisiti.

L'Ing. Netti sostenne invece il concetto che il risorgimento di una città non può fondarsi sul sistema della municipalizzazione e comunque rilevò che dovesse essere rispettato il diritto dell'industriale che vuole dare maggiore sviluppo al proprio impianto.

Si oppose vivamente il prof. Grisostomi il quale si dichiarò contrario al Consorzio appunto per l'indole diversa delle istituzioni che lo dovrebbero costituire. Nella questione in discussione, egli disse, non possono esservi transazioni; solo l'interesse della città di Roma è quello che deve prevalere. Se vi sono diritti privati in contrasto con l'interesse pubblico di Roma, dovranno essere tacitati con indennità. Non si intende con ciò di voler distruggere ciò che è stato fatto dalla Società Anglo Romana e da altri, ma solo di espropriare quello che necessita per fini pubblici.

* * *

Fallito l'accordo sulla base del Consorzio per il fermo rifiuto dei rappresentanti del Comune, l'Ing. Netti ne propose un altro sulla base della conservazione dei vari progetti tecnici presentati per la derivazione d'acque dall'Aniene. Secondo il concetto dell'Amministrazione comunale, si tenderebbe a distruggere gli impianti esistenti, ed egli ritenne che, se si vuole che il risorgimento economico di Roma si effettui rapidamente, le iniziative comunali non debbono, nello stesso interesse di Roma, infirmare le industrie già esistenti. Ma il Comm. Giovenale e il prof. Grisostomi pur convenendo nell'idea di un'accordo tecnico per coordinare gli impianti esistenti e futuri, posero la condizione che ad essi presiedesse un solo potere amministrativo. Ammisero che le industrie debbono restare libere nella loro azione e nel loro sviluppo, ma non quelle che hanno bisogno di pubbliche concessioni. L'utile che deriva dalla concessione di beni pubblici, acque, strade, ecc., è giusto che vada ai comunisti e non ai privati speculatori; in regime di libera concorrenza l'azione calmierante non può essere esercitata se non da chi può soddisfare le richieste di tutti.

Rilevatasi l'impossibilità degli accordi tanto nel campo amministrativo quanto in quello tecnico, perchè la maggioranza della Sottocommissione convenne nella tesi esposta dal Comm. Giovenale e cav. Grisostomi, e cioè che l'utilità derivante dalla concessione di derivazioni d'acqua, che è bene pubblico, deve

essere assorbita dagli enti pubblici, e dopo l'invito fattole dal presidente Comm. Orlando di cercare una risoluzione alla grave questione al fine precipuo di ottenere i maggiori vantaggi possibili alla città di Roma, la Sottocommissione incaricò i signori Comm. Giovenale e prof. Grisostomi di compilare una relazione corrispondente alle idee da essi espresse.

Prima Relazione. — I suddetti Commissari presentarono infatti una loro relazione ed un corrispondente progetto di legge. Premisero che, per risolvere il poblema delle acque in relazione al risorgimento economico di Roma, occorre innanzi tutto una larga disponibilità, ed a condizioni favorevolissime, di forze idriche sia per servizi pubblici e municipalizzati, sia per illuminazione, riscaldamento ed altri usi domestici dei privati, ecc.; che occorre pure una ricca dotazione di acqua potabile in relazione allo sviluppo della città ed alle nuove e maggiori esigenze della pubblica igiene, nonchè ai bisogni di vicine città litoranee attualmente male provvedute. Rilevato poi che occorre favorire la costituzione di borgate rurali e marittime e quindi, gradatamente, il ripopolamento dell'Agro romano, i relatori deducevano che questo complesso, vasto, ma pur rigorosamente controllato programma, ha bisogno, innanzi tutto, di una quantità considerevole di acqua, per formare la quale è necessario mettere a contributo i maggiori corsi che dall'Appennino scendono a Roma, quali specialmente il Tevere coi suoi affluenti, l'Aniene, il Nera, il Velino. Tale programma non può trovare tutti i necessari presupposti per la sua attuazione nelle norme pure e semplici del diritto comune, rappresentato, oggi, dal Decreto Legge 20 novembre 1916, n. 1664 e dal relativo Regolamento 24 gennaio 1917, n. 85; onde la necessità dello speciale provvedimento legislativo da essi formulato.

Il progetto di legge constava di 16 articoli; una relazione ne illustrava il contenuto.

Gli articoli 1 e 2 davano al Governo i fondamentali poteri occorrenti per il raggiungimento delle finalità sopra ricordate. L'art. 3 contemplava il caso di domande già presentate da al-

tri, le quali si trovino, o possano trovarsi, in concorrenza con domande già presentate o da presentarsi dal Comune.

Rilevata la necessità di arrestare la corsa della speculazione privata all'accaparramento delle acque e delle forze idriche tuttora disponibili, rispetto a quei corsi che dovranno dare il loro necessario contributo alla trasformazione economica della Città, e rammentato che, col fatto di domandare una concessione e di possedere i requisiti stabiliti dalla legge, non si acquista il diritto di conseguire la concessione stessa, perchè una domanda di concessione, presentata antecedentemente, non costituisce in alcun modo un diritto quesito, ma fa sorgere niente più che uno stato di aspettativa in vista dell'eventuale suo accoglimento, deducevano che non si lederà alcun diritto, nè si offenderà alcun legittimo interesse, se una o più domande presentate da privati, per privati interessi, dovranno cedere il posto alla considerazione di un interesse altamente nazionale, quale è quello del risorgimento economico della Capitale dello Stato. Tuttavia, colla disposizione dell'art. 3, si dava modo al Governo di provvedere alla soddisfazione di domande concorrenti, che presentino eccezionali caratteri di pubblico ed urgente interesse, adottando lo speciale trattamento previsto dall'ultimo capoverso dell'articolo 8 del Decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Coll'art. 4 si provvedeva largamente alla tutela di ogni giusta e ragionevole aspettativa da parte così dei Comuni come dei privati. Specialmente degna di considerazione era la larghezza colla quale si dava soddisfazione ai bisogni dei Comuni non solo rivieraschi ma comunque compresi nel bacino del corso d'acqua, su cui si effettua la concessione, così per gli usi industriali, come per gli usi generali, nonchè ai bisogni dei privati industriali, i quali non avrebbero potuto non trovare il loro tornaconto nella novella fornitura di forza motrice da farsi a condizioni eccezionalmente favorevoli sotto il diretto controllo della autorità governativa. Ed a questo proposito si rammentava che la produzione dell'energia elettrica è mezzo ed elemento di vita per le industrie; onde la somministrazione di tale energia a prezzo, quanto più è possibile, mite, è condi-

zione necessaria per la sicurezza e la prosperità di tutta la vita industriale. Così Roma, provvederebbe al suo avvenire economico, preoccupandosi, come deve e come vuole, del benessere di quelle nobili regioni, dalle quali discendono le acque apportatrici di salute e di ricchezza.

Con l'art. 5 si disciplinavano i rapporti tra la nuova concessione che s'invocava per il Comune di Roma, e le esigenze dei servizi ferroviari in vista della loro trasformazione ed elettrificazione.

Grave era la materia disciplinata dall'art. 6. Può darsi, dicevano i relatori, che una concessione da farsi al Comune risulti tecnicamente incompatibile con utilizzazioni preesistenti legittimamente costituite. Ciò può accadere per il fatto che già esistono lungo i corsi d'acqua in questione, derivazioni più o meno importanti, che sfruttano parzialmente e localmente la potenzialità dei corsi stessi. Ma in questi casi si dovrà sacrificare al rispetto formale ed assoluto di queste derivazioni la esigenza fondamentale di un integrale ed organico sfruttamento di tutta l'energia, di cui un corso d'acqua è capace?

Innanzi tutto è un supremo interesse nazionale quello per cui tutta la ricchezza, che è possibile di derivare dal demanio fluviale, sia messa in valore integralmente ed organicamente. Inoltre, gli impianti parziali, che non possono coordinarsi all'integrale sfruttamento del bacino idrico, debbono cedere il campo quando il costo medio dell'energia, prodotta coll'unificazione dei salti, non superi di molto il costo medio di quella ricavata dai minori salti di essi impianti parziali.

E' vero che con piccoli impianti in posizioni eccezionalmente favorevoli può ottenersi energia meno costosa di quella che può essere ritratta dalla utilizzazione completa di tutto un bacino; ma non bisogna dimenticare che questo vantaggio per una speciale azienda ridonderebbe a danno di tutto il sistema, ed impedirebbe quella economia generale di produzione che, applicata all'intiero sistema, rappresenta un interesse ben più importante del parziale e locale vantaggio di una ristretta egoistica utilizzazione.

D'altra parte, non devesi dimenticare, che si tratta di posizioni legittimamente costituite, che debbono essere tenute

nella più grande considerazione dal legislatore; come non devesi dimenticare il principio statutario della indennizzazione del diritto dei privati, quando questo debba cedere di fronte ad una ragione di pubblica utilità. All'equa applicazione di questo principio provvedeva quindi l'art. 6, con cui si obbligava in simili casi il Comune a fornire ai titolari, e per la durata attuale delle rispettive concessioni, una corrispondente quantità d'acqua e di energia elettrica, con le modalità stabilite nell'art. 21 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664.

Inoltre poteva darsi che qualche industria, la quale produce per proprio conto l'energia che consuma, abbia un eccezionale ragionevole interesse di continuare a produrre direttamente tale energia; in questi casi, con l'art. 6, si autorizzava il Governo a disporre quanto possa occorrere per coordinare tecnicamente le nuove concessioni da farsi al Comune con la conservazione di siffatte utilizzazioni dirette.

E con ciò rimaneva definitivamente eliminata ogni ragionevole possibilità di conflitto.

Esaminando poi a chi convenisse affidare l'attuazione di questo programma, che rappresenta un interesse vitale della città di Roma e del territorio circostante, e quindi un interesse nazionale nel più alto senso della parola, rilevavano i relatori che basta considerare il contenuto e la finalità del programma stesso per comprendere come nessun interesse privato debba frapporsi nella sua attuazione. Quindi non solo dovrebbe escludersi qualsiasi diretta e generale assunzione della concessione o delle concessioni da parte di aziende private, ma altresì qualunque compartecipazione di tali aziende in forma di consorzi o in qualsiasi altra forma del genere. Inoltre, contro la forma consorziale è decisiva la considerazione che non possono utilmente consociarsi imprese aventi origine, natura, funzione e finalità affatto diverse, se non addirittura opposte.

Nè si dica che così si viene, per quanto indirettamente, a ferire lo stesso scopo sostanziale e principale della industrializzazione della città, in quanto si comincia così col comprimere, se non col sopprimere, industrie private già sorte; l'obbiezione è speciosa e prescinde da una visione organica e generale del pro-

blema. Le industrie che danno l'energia elettrica necessaria alle altre industrie, hanno valore di mezzo, rispetto al generale problema dell'industrializzazione. Esse concorrono alla preparazione, alla formazione di quel complesso ambiente industriale, che è condizione per la nascita e per lo sviluppo della vita industriale. Quindi, come la preparazione e la formazione di quell'ambiente non può essere se non l'effetto di un complesso e multiforme intrecciarsi di azioni di enti pubblici, a cominciare dallo Stato nella sua funzione legislativa, per finire al Comune nella sua funzione amministrativa, così la produzione e la distribuzione dell'energia animatrice di tutta l'attività industriale non può e non deve essere se non una pubblica funzione da svolgersi per la pubblica utilità, rimosso qualsiasi fine di speculazione, da un ente di natura pubblica. D'altra parte la ricchezza delle acque fa parte del demanio nazionale ed è un bene pubblico. E questo pubblico bene deve essere rivolto a beneficio della collettività, che sola ha il diritto di disporne. Onde può affermarsi che ogni forma di attività economica, la quale abbia per necessario e fondamentale presupposto una concessione sul pubblico demanio, debba normalmente essere esercitata per fini pubblici a beneficio del pubblico e da un ente pubblico.

Questo Ente in sostanza dovrebbe essere un'azienda pubblica a base comunale.

Senonchè, data l'importanza, l'estensione e la complessità dell'opera, l'insufficienza del tipo normale dell'azienda municipalizzata risultava evidente. Del resto era stata da poco più che un anno pubblicata la legge sulle municipalizzazioni (29 marzo 1903), quando si pubblicava, l'8 luglio 1904, la legge per Napoli, che, per la costruzione e per l'esercizio della grandiosa opera del Volturno, costituiva un nuovo ente autonomo, profondamente diverso dalle comuni aziende municipalizzate.

Dato ciò, con gli articoli 7 a 13 si provvedeva alla costituzione di una azienda autonoma speciale, la quale differiva dal tipo normale, per una maggiore autonomia e per una maggiore scioltezza ed elasticità di azione.

In vista dell'importanza e dell'estensione dell'Azienda, l'amministrazione veniva affidata ad un Consiglio misto di ele-

menti statali e municipali con una congrua rappresentanza degli interessi generali e commerciali delle due regioni più direttamente interessate, il Lazio e l'Umbria. La funzione di tutela amministrativa (salve le attribuzioni del Consiglio comunale in relazione al fatto non trascurabile, che il Comune doveva sovvenire e garantire finanziariamente tutta l'impresa), era affidata allo stesso Ministro dell'Interno, mentre la vigilanza tecnica era data al Ministro dei Lavori Pubblici, che doveva soltanto sentire il parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Con l'art. 11 il Comune riservava gelosamente a sè la facoltà di determinare le tariffe massime da adottarsi nei limiti del proprio territorio, a garanzia precisamente di quelle finalità supreme di ordine pubblico e di quegli alti interessi cittadini che costituiscono la ragione d'essere di tutto questo complesso sistema di provvidenze.

La relazione conchiudeva come segue:

« L'alta sapienza ed il grande amore di patria, che guidano le persone chiamate a dare a questo progetto il loro assenso, dicono sicuramente che Roma non avrà chiesto invano.

« In questo fortunato e rapido risveglio delle energie economiche del paese ed in questo promettente rifiorire delle attività industriali, Roma chiede il suo posto. Con ciò non intende di paralizzare iniziative degne di essere favorite ed incoraggiate, nè di ostacolare, comunque, lo sviluppo economico delle sue minori sorelle così del Lazio come dell'Umbria.

« Vuole soltanto, colle più opportune garanzie da accordarsi ai vitali interessi dell'industria ed alle legittime aspirazioni delle città sorelle, assicurare a sè stessa tutte le condizioni necessarie per il suo auspicato risorgimento industriale, il quale darà nuova gloria e nuova grandezza alla più gloriosa e più grande Italia, che la storia va maturando ».

* * *

Il progetto di legge era formulato nel testo seguente:

Art. 1. — Il Governo del Re è autorizzato a concedere, mediante Decreti Reali, gratuitamente ed a perpetuità, al Co-

mune di Roma, osservate, per quanto non è disposto dalla presente legge, le altre disposizioni di legge vigenti, la facoltà di derivare acqua dal fiume Tevere e dai suoi affluenti che vi si immettono a valle del Ponte di Orte.

A tale effetto il Comune di Roma dovrà entro 18 mesi dalla pubblicazione della presente legge presentare le nuove domande di concessione corredate dei relativi progetti di massima. Le domande già presentate dal Comune saranno anch'esse disciplinate, al pari delle nuove, dalle norme stabilite dalla presente legge.

Nei Decreti Reali di concessione delle singole derivazioni verrà stabilito il termine per l'esecuzione delle opere in relazione alla entità degli impianti da eseguire ed all'urgenza dei rispettivi scopi.

Art. 2. — Negli stessi decreti saranno altresì stabiliti i contributi eventualmente dovuti dallo Stato, dagli Enti locali, o da privati per bonifiche agricole od igieniche, sistemazioni idrauliche, bacini montani, opere di navigazione ed analoghe, connesse alla esecuzione delle opere di derivazione.

Art. 3. — Le domande di concessione, presentate da altri, non potranno mai formare ostacolo alle concessioni che il governo sarà per fare al Comune di Roma. Soltanto, trattandosi di domande concorrenti, le quali siano state presentate anteriormente a quelle del Comune, ed in ogni caso non oltre il 30 giugno 1918 e che per conforme parere del Consiglio Superiore delle acque abbiano tali caratteri di pubblico ed urgente interesse da dover essere soddisfatte, il Governo, con lo stesso Decreto di concessione, potrà fare obbligo al Comune di fornire a prezzo di costo determinate quantità di acqua o di energia elettrica ai presentatori di tale domande.

Art. 4. — Indipendentemente da quanto è stabilito a favore dei Comuni rivieraschi dall'art. 28 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664, il Governo del Re, negli stessi decreti di concessione, potrà stabilire che il Comune di Roma debba cedere una determinata quantità di energia e di acqua irrigua a Comuni che si trovino nel bacino del corso d'acqua su cui si effettua la concessione, ed ai privati che vi esercitino industrie

e pubblici servizi in base a tariffe da stabilirsi come al successivo articolo 12.

I Comuni, che si trovano lungo il percorso degli acquedotti dell'acqua potabile, potranno chiederne una quantità per ciascuno non superiore a..... per ogni..... abitanti a prezzo di costo effettivo, somministrando una corrispondente quota del capitale occorso, per condurre l'acqua fino al punto nel quale sarà accordata la presa.

Art. 5. — Lo Stato per i bisogni dell'elettrificazione delle proprie ferrovie e per altri servizi statali, potrà riservarsi il... ..... dell'energia producibile con gli impianti concessi al Comune, da consegnarsi a prezzo di costo effettivo nell'officine generatrici nei limiti di una potenza di punta che sia non oltre il ..... della potenzialità effettivamente utilizzata dalle ferrovie stesse.

Art. 6. — Qualora una concessione da farsi al Comune di Roma risultasse tecnicamente incompatibile con utilizzazioni legittimamente costituite, dovrà il Comune stesso fornire ai titolari e per la durata attuale delle rispettive concessioni, una corrispondente quantità di acqua o di energia elettrica, con le modalità stabilite nell'art. 21 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664.

Il Governo, nel decreto di concessione, potrà autorizzare il Comune a procedere ad espropriazione forzata per causa di pubblica utilità, di impianti esistenti; potrà altresì dare le disposizioni occorrenti per coordinare tecnicamente le nuove concessioni da farsi al Comune con qualche utilizzazione, legittimamente costituita, che si ritenesse opportuno conservare in via eccezionale, a favore di stabilimenti, i quali producano energia esclusivamente per proprio uso.

Art. 7. — Per l'utilizzazione delle concessioni di cui sopra, il Comune procederà alla costituzione di una azienda autonoma speciale, la quale sarà disciplinata dalle disposizioni della presente legge, da quelle della legge 29 marzo 1903, n. 103, in quanto siano applicabili, nonchè da un regolamento da proporsi dal Consiglio comunale di Roma e da approvarsi con Decreto reale, udito il Consiglio di Stato, che terrà luogo del regolamento generale per l'esecuzione della legge 29 marzo 1903

e del regolamento speciale di cui all'art. 3 della legge medesima.

Art. 8. — Le attività dell'Azienda autonoma sono costituite:

a) dal valore delle concessioni fatte dal Governo al Comune di Roma di cui all'art. 1.

b) dal valore delle opere di derivazione, trasformazione, trasporti e distribuzione dell'energia elettrica o dell'acqua;

c) da ogni altra attività, che per qualsiasi titolo pervenga all'azienda.

Le passività sono costituite:

a) dall'ammontare delle somme provenienti dai mutui stipulati e dall'obbligazioni emesse dal Comune di Roma di cui ai successivi articoli 14 e 15 e versate dal Comune all'Azienda per il funzionamento di questa, salvi i progressivi ammortamenti;

b) dai debiti verso lo stesso Comune per gli interessi e per tutte le spese inerenti ai mutui od alle obbligazioni suddette;

c) dai fondi di riserva e di ricostituzione del capitale fisso;

d) da ogni altra passività per qualsiasi titolo a carico dell'Azienda.

Art. 9. — La Commissione amministrativa è composta del Sindaco di Roma o di un Assessore da lui delegato che la presiede, dei Presidenti delle Deputazioni Provinciali e della Camera di Commercio delle Provincie di Roma e di Perugia, e di altri 8 membri dei quali 3 nominati rispettivamente dai Ministri dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura e dell'Industria, e 5 nominati dal Consiglio comunale.

Art. 10. — La Commissione amministratrice potrà formare e modificare gli organici in relazione alle esigenze delle industrie, ed inoltre potrà, in via d'urgenza, deliberare storni da capitolo a capitolo del bilancio ed aumenti di stanziamento, e prendere provvedimenti che impegnino il bilancio anche per più di un anno.

Le deliberazioni prese, come sopra, in via d'urgenza, dovranno essere sottoposte a ratifica del Consiglio comunale, insieme col conto consuntivo dell'esercizio.

Art. 11. — Spetterà esclusivamente al Consiglio comunale la determinazione delle tariffe massime per la cessione del-

l'energia e dell'acqua nell'ambito del territorio del Comune.

Art. 12. — La vigilanza sull'Amministrazione dell'azienda sarà esercitata esclusivamente dal Consiglio comunale di Roma con le norme da stabilirsi dal regolamento.

Le deliberazioni del Consiglio, che si riferiscono alla azienda suddetta, munite del visto prefettizio, saranno sottoposte all'approvazione del Ministro dell'Interno, nei casi in cui a tenore della legge comunale e provinciale fosse richiesta l'approvazione della Giunta provinciale amministrativa.

Art. 13. — I progetti di esecuzione delle opere e di esercizio degli impianti saranno approvati, qualunque sia il loro ammontare e qualunque sia il modo di esecuzione, dal Ministro dei Lavori Pubblici, sentito soltanto il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

L'approvazione del progetto ha valore di dichiarazione di pubblica utilità delle opere, agli effetti anche dell'art. 13 del Decreto Luogotenziale 20 novembre 1916, n. 1664.

Spetterà pure al Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque, stabilire le tariffe massime delle concessioni, di cui all'art. 3.

Art. 14. — La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere al Comune di Roma il prestito del capitale occorrente per il finanziamento dell'azienda. Il prestito si farà in più rate da determinarsi a seconda dell'avanzamento delle opere, con l'interesse del 3,50 % e sarà ammortizzato per ciascuna rata in 50 anni. Nei primi 10 anni dalla corresponsione di ciascuna rata, il Municipio pagherà soltanto l'annualità d'interesse sulla rata stessa; negli ulteriori 40 anni pagherà l'annualità comprensive dell'interesse e della quota d'ammortamento del capitale.

Ciascun mutuo sarà garantito o con delegazione sulla sovraimposta, o con ipoteca di 1° grado da iscriversi sugli stabili per la costruzione dei quali il mutuo fu contratto.

Art. 15. — In ogni caso sarà in facoltà del Comune di Roma di fare, per l'oggetto di cui all'articolo precedente, una o più emissioni di obbligazioni. La relativa deliberazione sarà presa dal Consiglio comunale e sottoposta all'approvazione della Commissione Reale istituita con legge 17 maggio 1900, n. 173,

rimossa ogni altra limitazione e condizione stabilita da altre leggi.

Art. 16. — Col regolamento di cui all'art. 6 della presente legge saranno disciplinati i rapporti tra la nuova azienda autonoma e l'attuale Azienda Elettrica municipalizzata.

* * *

Su tale progetto di legge l'Ing. Netti rilevò che si domandava la concessione per Roma di tutte le forze idriche esistenti nel territorio intorno alla città, sospendendo le domande che per esse siano in corso, e chiese se, durante tutto il tempo che occorrerà al Comune per la utilizzazione delle dette forze, si dovevano arrestare tutte le iniziative private, ricadendo così negli errori della legge Afan de Rivera con grave danno dello stesso Comune.

Il Prof. Mengarini, rammentando quanto ebbe a dire sulla costituzione dell'Ente autonomo del Volturno, che chiamò un ente pigro, e temendo assai che anche il progetto in parola non sia così agile come sarebbe necessario, si associò completamente a quanto aveva detto l'Ing. Netti, e cioè che con tale progetto si viene a cristalizzare tutta l'azione industriale, mentre bisognerebbe trovar modo di far proseguire a tutti gli enti esistenti il loro lavoro durante il periodo di assorbimento.

I relatori Comm. Giovenale e Prof. Grisostomi chiarirono che il principio da loro affermato è che si ponga un limite alle nuove concessioni, avvertendo che il Governo è autorizzato e non obbligato a fare le dette concessioni. Rilevarono che scopo del progetto di legge è che non si facciano concessioni all'infuori di un piano prestabilito ed aggiunsero che il Comune, una volta concessionario, potrà fare egli stesso sub-concessioni ai privati. Confermarono che col progetto in esame non si volevano affatto atrofizzare le iniziative private, tanto che il nuovo Ente assicurerà a tutte l'energia loro necessaria, riservandosi l'uso del resto.

Ma le dichiarazioni dei relatori non soddisfecero il Professor Mengarini, il quale rilevò che egli si riferiva agli impianti già sviluppati che hanno bisogno di energia, non a

quelli potenziali di cui aveva già parlato il Comm. Giovenale. Accennò, ad esempio, alla industria della calciocianamide che ha un'importanza straordinaria nella coltivazione del grano, che ha bisogno di una importante forza motrice per la sua produzione e che non può quindi correre il pericolo che le sue richieste di energia restino infirmate dagli studi per la costituzione dell'Ente comunale. Altrettanto può dirsi per l'esercizio degli impianti ferroviari. Occorreva, perciò, rendere possibile a tali industrie la produzone diretta dell'energia loro necessaria, pure ammettendo, che il nuovo organismo avrebbe potuto a sviluppo completo, sostituirsi alle industrie private nella produzione della energia elettrica.

Si riservò infine di presentare insieme con l'Ing. Netti una controrelazione per esporre in essa i loro concetti e le loro proposte.

Prima controrelazione. — In tale controrelazione i Commissari Mengarini e Netti, premettendo di avere colla dovuta ponderazione esaminato lo schema di legge proposto dai colleghi Giovenale e Grisostomi, dichiararono di non poter accogliere le idee, da essi così maestrevolmente svolte, non sembrando loro adatte alla risoluzione del poderoso problema della sicura e rapida industrializzazione di Roma.

Riconoscevano che tali idee erano frutto, invero, di un elevatissimo modo di sentire, e del grande amore che i proponenti portavano nella risoluzione del vitale problema del risorgimento economico della Capitale, ma affermavano non essere men vero che ciascuno dei membri della Sottocommissione sente altamente ed ugualmente la responsabilità del mandato affidatogli ed accettato col solo fine e colla sola visione di cooperare al bene di Roma.

Essi, pertanto, che una lunga consuetudine di lavoro, proprio in questo campo, ha obbligati alla più esatta e rigorosa valutazione dei grandi problemi idroelettrici, non potevano non rivolgersi la domanda se è utile, ai fini nobilissimi che si propone la Commissione Reale, e dai quali dipende in massima parte lo sviluppo industriale di Roma, uno schema di legge

fondato sui concetti che erano stati svolti dai relatori Grisostomi e Giovenale, o se non era forse più dannoso che opportuno il chiedere una sì radicale e complessa deroga ad una legge che sinora ha dato ottimi frutti e non minori ne darà nella forma che sta per divenire legge dinanzi al Parlamento.

Ed esponevano quanto segue:

« Con la legge 29 Marzo 1903, riflettente la municipalizzazione di pubblici servizi, lo Stato accordava facoltà ai Comuni di costruire ed esercitare per proprio conto impianti elettrici per distribuirne l'energia nell'ambito del territorio comunale.

« La legge del 1884 sulle derivazioni delle acque demaniali mal si prestava infatti a difendere i Comuni da domande sollecite avanzate dall'industria privata e quindi molto opportunamente lo Stato, con la legge 1904, concesse a Napoli — a condizione di favore — in perpetuo e senza pagamento di canoni — l'importante forza derivante dalle sorgenti di Capo Volturno.

« La Capitale del Regno reclamò analogo trattamento, e con legge 17 Luglio 1907 vennero a Roma concesse — pure a perpetuità gratuita — quattro derivazioni d'acqua, due sull'Aniene e due sul Nera, che utilizzate in modo razionale e completo potrebbero dare oltre 30.000 Kilowatt.

« Il Decreto-legge 20 novembre 1916 sulle derivazioni di acque pubbliche, il quale sostituisce la vecchia legge del 1884 — che pur fu feconda di risultati importanti dal punto di vista dello sviluppo industriale dell'Italia — è tutto affatto recente.

« Tale Decreto-legge segna un passo notevolissimo in avanti — rispetto alla legge del 1884 — nel senso della statizzazione delle energie idroelettriche e degli impianti relativi in quanto che gli impianti già eseguiti e che verranno eseguiti in conseguenza delle nuove concessioni dopo cinquanta o sessanta anni passano gratuitamente allo Stato, il quale quindi, alla fine di questo periodo, sarà possessore di un grande Demanio di impianti idroelettrici.

« E le disposizioni degli articoli 8, 17, 20, 21, 22, 26 di detto decreto-legge mirano appunto a garantire la migliore e la più

integrale utilizzazione dei corsi d'acqua e gli interessi pubblici importanti, in quanto che, a giudizio esclusivo del Ministero dei Lavori Pubblici, su conforme parere del Consiglio Superiore delle Acque, il pubblico interesse è preferito alle domande ed ai progetti dei privati, pure presentati con priorità.

« Infine l'esecuzione degli impianti idroelettrici è considerata per sè stessa d'interesse pubblico, tanto che con l'art. 13 il Decreto di concessione ha efficacia di dichiarazione di pubblica utilità per tutte le opere e gli impianti occorrenti alla costruzione, all'esercizio, comprese anche le linee di trasmissione,

« Il Decreto-legge 20 Novembre 1916 e lo schema di legge oggi dinanzi al Parlamento, rappresentano invero tutto quanto possa essere desiderato per far prosperare e fruttificare le iniziative private e per salvaguardare in pari tempo gli interessi degli Enti comunali, provinciali e statali, assicurando in definitiva allo Stato il godimento del frutto maturato dalle esperienze dei migliori ingegni d'Italia e coltivato con lo sforzo delle più vive e feconde energie del Paese ».

Dato questo stato, altamente evoluto, della legislazione delle acque, ritenevano i controrelatori non essere il caso — pur apprezzandone l'alto valore — di enunciazioni teoriche sul diritto esclusivo degli Enti pubblici di disporre del demanio nazionale delle acque e tanto meno condividevano l'affermazione « che ogni forma di attività economica, la quale abbia per necessario e fondamentale presupposto una concessione del pubblico demanio, debba normalmente essere esercitata per fini pubblici a beneficio del pubblico e da un ente pubblico che dovrà essere in sostanza una azienda pubblica a base comunale », in quanto che, se questo concetto può rappresentare una commendevole aspirazione, ove sia in accordo col grado di sviluppo civile e industriale, lo stato della legislazione attuale non autorizza a ritenere legittime e legali le deduzioni che da queste premesse si volevano trarre.

Nè infine credevano di poter sottoscrivere al concetto di stabilire il divorzio a priori fra aziende private ed aziende pubbliche « in modo da escludere, senz'altro, qualsiasi forma

consorziale, o qualsiasi altra forma del genere in quanto non possono utilmente consociarsi imprese aventi origine, natura, funzioni e finalità affatto diverse se non addirittura opposte ».

Ritenevano tali dilemmi come affermazioni puramente astratte, le quali, secondo loro, non conducono al fine di raggiungere sicuramente e rapidamente gli scopi della Commissione che si otterrebbero invece in modo rapido e sicuro basandosi su ciò che sinora ha fatto buona prova, e che nulla fa ritenere necessario di comprimere o di sostituire. Restava invece il dubbio di poter raggiungere un effetto contrario a quello di una più rapida, più economica, più vantaggiosa utilizzazione del patrimonio delle acque pubbliche, lanciandosi, in un momento nel quale occorre far presto, sopra una via che può prevedersi irta di difficoltà.

Secondo il prof. Mengarini e l'ing. Netti, il problema delle forze motrici per quanto riguarda Roma ed il suo risorgimento economico, si presentava quindi nei seguenti termini, molto chiari e semplici.

« Dalla relazione De Rossi della Commissione comunale si deduce che la potenza elettrica, termica ed idraulica oggi a disposizione di Roma è già di 54.000 Kw., della quale rimanevano ancora da utilizzarsi 27.000 Kw., cioè il 50 per cento del disponibile durante il giorno, e 18.900 Kw., cioè il 35 per cento, durante la notte. Queste disponibilità oggi, causa le industrie di guerra, sono in modo temporaneo ridotte, ma in gran parte torneranno ad essere libere al cessare di queste industrie. Dalla detta relazione risulta pure che altre energie erano già in corso di attuazione e di concessione per una potenza notevole, che si calcola in 33.000 Kw., il che farebbe ascendere il quantitativo di energia prossimamente a disposizione di Roma a 87.000 Kw., cioè a 120.000 cavalli.

« Infine la relazione De Rossi enumera le forze utilizzabili intorno a Roma — le calcola 350.000 Kw. — ne elimina 100.000 di non presunta utilizzazione industriale, residuando quindi 250.000 Kw. utilizzabili, di cui 45.000 già trasportati a Roma. Si deduce essere disponibili nella Regione 205.000 Kw., e per

33.000 esistere domande di concessione, o concessioni già date, di cui parte in via di attuazione.

« Di quale enorme ricchezza, di quale grandioso sviluppo industriale può essere base la possibilità di disporre della potenza idroelettrica di 100.000 Kw. è dimostrato dalla città più ricca ed industriale d'Italia, e cioè da Milano.

« Le innumerevoli industrie di Milano in gran parte preesistenti alle applicazioni della energia elettrica — per le quali industrie queste applicazioni costituivano quindi solo un problema di semplice convenienza economica — dopo un trentennio di lavoro, di propaganda intelligente e tenace, fatto da Società elettriche potenti e dal Municipio di Milano, non utilizzano ancora 100.000 Kw.

« Pertanto Roma, che ha già oggi 100.000 Kw. a disposizione, ha l'assoluta tranquillità che per oltre un cinquantennio si avranno sempre disponibili le energie idroelettriche di cui ha bisogno ed in condizioni sempre più convenienti e migliori di quelle che si avranno in altri centri importanti.

« Perchè mai dunque si invoca ora una legge che lascia tanti e tanti dubbi sulla sua efficacia?

« Il Municipio di Roma non ha bisogno, per questo riguardo, di leggi speciali; potrà allegare i motivi di prevalente interesse pubblico per ottenere, in aggiunta alle derivazioni già ad esso concesse con la legge 17 Luglio 1907, — la cui importanza tecnica è notevolmente maggiore di quella iniziale, e la cui convenienza economica è facilmente dimostrabile — ulteriori derivazioni di forza motrice che eventualmente ritenesse necessario ed opportuno di domandare per il raggiungimento delle sue finalità di Ente pubblico comunale, difensore degli interessi dei suoi amministrati, e sopratutto geloso assertore dello sviluppo economico di una città universale che Roma si chiama.

« E tanto meglio se i progetti che il Municipio di Roma potrà e saprà presentare alle superiori Autorità — giudicanti in base ad un interesse ancora più alto di quello di Roma, per quanto alto esso sia e ne faccia parte integrante, e cioè all'interesse nazionale — risponderanno al concetto di una più organica e completa utilizzazione del bacino idrico, e dimo-

streranno che questa più completa utilizzazione sarà un vero, reale, e non illusorio beneficio per la città, e che l'aumento eventuale di energia è necessario e tale da giustificare, occorrendo anche il sacrificio di altre regioni nobilissime e di cospicui interessi industriali da decine di anni affermatisi, ed oggi più che mai in corso di progressivo sviluppo.

« Per quanto riguarda le forze motrici, il risorgimento economico di Roma è assicurato, e tanto più sarà rapido, quanto più, parallelamente all'azione dell'Ente comunale, si lasceranno espandere in una nobile gara feconda, l'energie e le iniziative private, le cui finalità collimano, in ultima analisi, anche esse col pubblico interesse.

« E' difatti da attribuirsi a merito singolare della grande industria privata se, mentre gli Enti pubblici facevano della politica statale e municipale — non certo in accordo con gli interessi della Nazione — valorosi industriali, veri pionieri, da oltre trent'anni fondarono le grandiose acciaierie di Terni utilizzando le forze della caduta delle Marmore, e da oltre venti anni un altro gruppo previdente e potente — il Carburo — anch'esso fondò a Terni una grande industria impiegando quelle energie ».

* * *

I controrelatori erano, quindi, convinti che, in questo caso, il concetto del Consorzio si doveva imporre, e che era anche equo e razionale che nel Consorzio i gruppi industriali avessero il peso giusto che meritano, e quella prevalenza che è loro dovuta, in quanto che, dicevano, se è facile ripetere che gli Enti pubblici debbono essere gli assoluti difensori degli interessi pubblici, la verità vera è che le Acciaierie, il Carburo, la fabbrica di Calcio-cianamide, hanno fatto fronte ad alti interessi nazionali e sono pronte a soddisfare la cresciuta importanza di essi, mentre l'azione degli Enti pubblici è stata monca, deficiente se non completamente nulla.

Ad analoghe conclusioni venivano per quanto riguarda il bacino dell'Aniene. Quivi, soggiungevano, da oltre 30 anni, una grande Società ha costruito impianti idroelettrici notevolissimi,

ha, prima di ogni altro, eseguito un trasporto di forza, quello Tivoli-Roma che a quell'epoca rappresentava una audacia geniale, ha provveduto allo sviluppo industriale della capitale impegnando e trasportando a Roma oltre 30.000 cavalli della energia di Terni, ha in corso di attuazione altri impianti importanti, ha richieste di concessioni legittime.

Ritenevano perciò preferibile di adottare il concetto dell'equa collaborazione per il più rapido e sollecito raggiungimento del fine propostosi dall'onorevole Consiglio comunale di Roma, ed affermavano che — per quanto riguarda la possibilità di avere a disposizione le energie idrauliche — la recente ottima e provvida legge sulle derivazioni d'acqua, è largamente sufficiente perchè Roma abbia sempre a disposizione tutte le energie e le acque che le occorreranno nel futuro, e che bastava perciò una modesta leggina, la quale, contenendo le seguenti semplici disposizioni, non avrebbe potuto non essere accolta dai legislatori:

1. — Il Governo del Re esoneri tutte le forze che saranno richieste, a partire dalla promulgazione della Legge speciale, per essere destinate a Roma e nella sua Provincia, dal pagamento dei canoni stabiliti dagli articoli 14 e 28 del Decreto luogotenenziale 20 Novembre 1916 sulle derivazioni di acque pubbliche.

2. — Gli impianti idroelettrici di cui sopra e le relative linee di trasmissioni, cabine ed annessi, siano esonerati dall'imposta fabbricati per un ventennio.

3. — I materiali destinati alla costruzione ed all'esercizio degli impianti di produzione, trasmissione, trasformazione e distribuzione dell'energie elettriche in Roma e Provincia siano esonerati, pure per un periodo di venti anni, dal pagamento dei dazi comunali.

4. — Le tariffe di rivendita dell'energia elettrica che verrà creata con gli impianti che beneficiano delle disposizioni sopra dette, debbano essere stabilite d'accordo coi Comuni ove l'energia stessa verrà distribuita. In mancanza di accordo, dal Ministero dei Lavori Pubblici, su ricorso delle parti.

Secondo i proponenti, tali disposizioni legislative, che potevano sembrare piccola cosa solo a chi non conosca la diffi-

coltà in cui si dibattono coloro che lavorano ed operano sotto l'impero delle vigenti disposizioni fiscali, essi avevano invece sicura coscienza che avrebbero dato alla città di Roma, col concorso armonico di tutte le energie dei privati e degli Enti pubblici, gli auspicati vantaggi industriali, senza andare a cercare un *meglio* che può essere nemico di un *bene*.

« Roma, conchiudevano i relatori, provvedendo a questa condizione fondamentale per il suo sviluppo industriale, si accinge a porsi in diretta comunicazione col mare.

« E l'Umbria rispondendo all'appello dell'alma città si appresta anch'essa a coadiuvare perchè il Tevere ed il Nera si rendano navigabili per dare a Roma i suoi prodotti agricoli, e perchè anche dal Porto di Roma possano giungere nell'Umbria le materie prime necessarie alle sue industrie.

« Roma — agendo unita e concorde con l'Umbria in questa direttiva — provvederà al suo risorgimento economico ben più efficacemente che non cercando di polarizzare in una sola direzione quantità eccessive di energie idroelettriche.

« In questa epoca storica, in cui tutti debbono porre mano alla ricostituzione di una immensa ricchezza nazionale annullata e sconvolta dalla guerra immane che da quattro anni tiene in convulsione il mondo, e che non accenna a finire, specie oggi in cui, mercè l'opera attiva, intelligente e previdente degli industriali elettrotecnici che a suo tempo avevano predisposto gli impianti, anche i pubblici poteri, si sono convinti quale importanza essi possono avere nella ricostituzione e nello sviluppo del patrimonio nazionale, è più che mai necessaria la larga, feconda cooperazione dell'industria privata, per accrescere nella massima quantità e nel minor tempo possibile le forze idroelettriche a disposizione.

« E questa cooperazione, valida ed intelligente — spesso audace — dell'industria privata, sarà non certo ultima causa del rapido sviluppo industriale di Roma, cui tutti gli italiani guardano con affetto filiale e con fede nei suoi destini sempre più radiosi.

« Roma — capitale della quarta Italia — che dall'alto del Campidoglio, nel Giugno 1915, espose le alte ragioni storiche per cui un popolo dalla civiltà millenaria scendeva in campo

contro coloro che volevano asservire l'Europa — e che quindi, ancora una volta, nel corso dei secoli, si presentò al mondo come il faro sicuro intorno a cui le nazioni libere aspiranti all'indefinito progresso democratico potevano raccogliersi; Roma ha ben diritto al suo risorgimento economico, al quale tutte le energie insieme sommate, sia degli Enti pubblici che dell'industria privata, debbono cooperare in nobile e feconda gara per il rapido raggiungimento di questa altissima finalità ».

* * *

Poste di fronte le due relazioni, il Commissario prof. Corbino rilevò che non bisognava nascondersi come il progetto Giovenale-Grisostomi togliesse ogni aspettativa alle domande di concessione in corso. Il conflitto si svolge, egli disse, tra i primi produttori di energia ed il nuovo Ente, e non vi è dubbio che il progetto ferisce gli interessi di coloro che attendono le concessioni richieste. Non gli sembrava peraltro che la formula proposta eliminasse la possibilità di soddisfare legittime aspettative quando queste non ne turbassero il piano fondamentale.

Convenne in ciò anche il prof. Grisostomi il quale ammise che, in questi casi, il Governo potesse fare concessioni separate, ma ciò dipenderà, egli disse, dallo scopo che si prefiggono le aziende. Ora è importante di non riconoscere nelle domande già fatte una legittima aspettativa, perchè ciò invertirebbe qualsiasi principio di giustizia, inquantochè il lucro cessante dipenderebbe da una concessione soltanto domandata.

La dichiarazione del prof. Grisostomi avendo lasciato supporre la probabilità di un accordo, la Sottocommissione aveva incaricato gli onorevoli Giovenale e Grisostomi di vedere se ed in quanto potessero accogliersi le obbiezioni sollevate, per una modificazione al loro progetto, ma frattanto, da parte del Commissario comm. Visconti, era stato osservato che il progetto Giovenale-Grisostomi non teneva sufficiente conto degli interessi dello Stato e di quelli della Provincia di Perugia; ciò

che avrebbe potuto, a suo parere, costituire un serio ostacolo al suo accoglimento.

Fatto presente che era bastato un semplice vago accenno apparso sui giornali per suscitare, con le proteste dei rappresentanti la provincia di Perugia, una vivace polemica sulla stampa e per dare anche motivo ad una interrogazione in Parlamento, osservò che, se si voleva giungere al più presto ad una soluzione concreta, occorreva trovare il modo di equamente conciliare tutti questi interessi. A tal uopo, riportandosi a quanto è stato fatto per Napoli con la creazione dell'Ente autonomo Volturno, proponeva di chiedere la costituzione di un Ente autonomo con carattere nazionale, cui affidare lo sfruttamento di tutto il bacino imbrifero indicato all'articolo 1 dello schema, per una migliore, più razionale, più vasta e più coordinata utilizzazione idraulica. Tale Ente dovrebbe essere organizzato, per quanto è possibile, sul tipo di una azienda industriale, avere una grande effettiva autonomia ed essere assoggettato unicamente a quei controlli indispensabili a garantirne il regolare funzionamento. Il Consiglio di Amministrazione dovrebbe essere composto di non più di sette membri, nominati dallo Stato, dalle Provincie interessate, dalle Camere di Commercio e dal Comune di Roma e scelti fra persone tecnicamente, amministrativamente ed industrialmente competenti. Gli interessi del Comune di Roma sarebbero così già sufficientemente garantiti dalla presenza di un suo rappresentante nel Consiglio di amministrazione e quindi verrebbe meno ogni ragione per accordare al Consiglio comunale un' ingerenza attiva nella gestione dell'Ente. Siffatta ingerenza potrebbe invece essere limitata ad una funzione di semplice sorveglianza, presso a poco analoga a quella stabilita dall'art. 132 del testo unico della Legge comunale e provinciale per gli stabilimenti di carità e beneficenza. La tutela dell'Ente per la parte amministrativa potrebbe essere affidata ad un organo competente che già esiste e cioè alla Commissione Reale per la municipalizzazione dei pubblici servizi, e per la parte tecnica al Consiglio Superiore delle Acque. La vigilanza potrebbe essere attribuita al Ministero dell'Interno che, per maggior semplificazione e speditezza, la potrebbe esercitare destinando un

suo funzionario presso la sede dell'Ente in modo che questi potesse seguire passo passo lo svolgimento della sua azione.

Le idee esposte dal Comm. Visconti furono accettate dalla Sottocommissione, la quale lo associò ai relatori Giovenale e Grisostomi per la compilazione di un nuovo progetto che, tenendo conto, per quanto era possibile, delle idee sostenute dal prof. Mengarini e dall'ing. Netti, avesse potuto riscuotere l'approvazione unanime della Sottocommissione.

I tre relatori si accinsero, quindi, al nuovo lavoro e presentarono, dopo qualche tempo, la nuova relazione col progetto di legge riguardante la costituzione dell'Ente secondo i criteri sopra esposti.

Seconda relazione. — In questa seconda relazione gli onorevoli Giovenale, Grisostomi e Visconti premettevano che, per assicurare a Roma l'acqua necessaria, così per gli usi industriali come per gli usi domestici, occorreva provvedere a una integrale e disciplinata utilizzazione del grande ed importante bacino del Velino e del Nera, che sul Velino e sul Nera esistono già numerosi e notevoli impianti industriali, che dal Velino e dal Nera attende nuovi e preziosi benefici la grande e laboriosa regione dell'Umbria, ma che anche Roma, guarda ansiosamente a quella ricchezza di acque, che dall'Appennino scende alla valle del Tevere.

Questi interessi, secondo i relatori, sia per la loro estensione comprensiva di due grandi regioni, sia per i riflessi di grandiose e floride industrie già esistenti, sia per gli speciali riguardi dovuti alla Città capitale dello Stato, assurgono certamente alla dignità ed all'importanza di alti e vitali interessi nazionali.

Di qui la necessità di affidarne la tutela e la disciplina ad un Ente che avrebbe lo scopo di costruire ed esercitare le opere occorrenti per l'integrale e razionale sfruttamento del bacino del Velino e del Nera, e sarebbe costituito nella posizione di generale concessionario di quelle acque in base ai progetti da approvarsi dal Governo.

Fermo il rispetto assoluto dei diritti quesiti (tra i quali certamente non possono trovar luogo quegli stati di semplice aspettativa, che si tenta invano di confondere con l'acquisto dei di-

ritti), l'Ente dovrebbe provvedere al raggiungimento del suo scopo, con tutti i mezzi più adatti, avvalendosi di quel principio di economia e di ragione che sopra è stato ricordato e che trova una manifestazione importantissima nel disposto dell'art. 21 del Decreto-legge 20 novembre 1916, sulle acque pubbliche.

L'Ente dovrebbe distribuire i benefici, che si potranno ricavare dalla integrale e razionale utilizzazione delle acque, tra le due regioni interessate, Umbria e Lazio, tenendo conto non soltanto dei bisogni dell'industrie e del loro ulteriore sviluppo, ma anche dei bisogni delle popolazioni, armonizzando e contemperando convenientemente gl'interessi dell'economia produttrice cogl'interessi dell'igiene pubblica e privata.

Naturalmente i bisogni di Roma dovrebbero essere tenuti nella più alta considerazione, come pure dovrebbero tenersi presenti gli imprescindibili bisogni del traffico ferroviario. Nell'uno e nell'altro caso si tratta (e non occorre farne la dimostrazione d'interessi che eccedono la sfera locale, trattandosi d'interessi nazionali, che meritano quindi una speciale menzione.

Il finanziamento dell'Ente non potrebbe prescindere dal concorso dello Stato, concorso doveroso, sia in vista delle finalità dell'Ente, sia in vista delle attuali condizioni dell'industria idro-elettrica nel dopo-guerra.

Finalmente, alla formazione del Consiglio di Amministrazione dell'Ente dovrebbe provvedersi dando un'equa rappresentanza a tutti gl'interessi che all'Ente stesso fanno capo, ivi compreso quello degli attuali utenti del Velino e del Nera.

* * *

A questi principi era stato informato il seguente nuovo progetto, che venne sottoposto all'approvazione della Sottocommissione.

Art. 1. — E' costituito in Roma un Ente Autonomo avente per scopo di costruire ed esercitare le opere occorrenti per l'integrale e razionale sfruttamento del bacino del Velino e del Nera.

A tale effetto è concesso gratuitamente e perpetuamente all'Ente medesimo di derivare tutte le acque suddette secondo il

progetto generale di massima che dovrà essere presentato all'approvazione governativa, insieme col progetto esecutivo di un primo gruppo di opere, entro... mesi dalla costituzione dell'Amministrazione dell'Ente.

Tali progetti saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici sentito il Consiglio Superiore delle acque entro.... dalla avvenuta presentazione.

La stessa procedura sarà seguita per gli altri progetti esecutivi che dovranno essere successivamente presentati nei termini che saranno all'uopo assegnati dal Ministero predetto.

Art. 2. — Rimangono ferme le utenze già costituite nei limiti e sotto le condizioni di cui alle vigenti leggi salva, in ogni caso, l'applicazione del disposto dell'art. 21 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664 a quelle utenze che impedissero tecnicamente l'esecuzione dei progetti presentati.

Le domande di derivazione presentate a termine del Decreto anzicitato per i corsi d'acqua compresi nel bacino predetto ed in esame all'andata in vigore del presente Decreto, sono dichiarate decadute. L'Ente potrà valersi dei progetti allegati alle domande stesse salvo a corrispondere eventualmente agli interessati quell'indennità che, in mancanza di accordo, sarà stabilita dal Ministero dei lavori pubblici sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Art. 3. — L'energia elettrica prodotta sarà collegata nel territorio delle provincie di Roma e Perugia, per quelle utilizzazioni che meglio rispondano ai fini di utilità generale ed alle migliori condizioni possibili.

L'Ente, nel cedere l'energia ai concessionari dell'illuminazione pubblica e privata, dovrà assicurarsi che il minor prezzo dell'energia vada a beneficio dei consumatori diretti.

Gli utili netti di esercizio, accertati nel conto approvato, saranno, dopo costituito un fondo di riserva, nella misura da determinarsi nel regolamento per l'esecuzione del presente Decreto, destinati anzitutto allo sviluppo degli impianti e quindi a ridurre il prezzo dell'energia.

Art. 4. — L'Ente sarà tenuto a concedere gratuitamente ai Comuni ed alle Istituzioni pubbliche di beneficenza delle Provincie anzidette di derivare acqua potabile occorrente per uso

dei rispettivi abitanti e dei ricoverati negli Ospizi ed Ospedali. I Comuni e le istituzioni pubbliche di beneficenza, per ottenere la concessione, dovranno farne domanda all'Ente entro... mesi dall'andata in vigore del presente Decreto producendo a corredo i documenti diretti a dimostrare la potabilità dell'acqua e la impossibilità di provvedere in modo più economico al rifornimento idrico della popolazione e dei ricoverati. L'Ente sarà però tenuto ad accogliere anche le domande che perverranno posteriormente ma solo nel caso che esse siano compatibili con la utilizzazione dell'acqua a scopo di produzione di energia. In caso di contestazioni deciderà, sia sull'ammissibilità della domanda che sul quantitativo d'acqua richiesto, il Ministero dell'Interno sul parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

L'Ente dovrà concedere gratuitamente al Comune di Roma di derivare dalle sorgenti del Peschiera mc. 5 di acqua per uso potabile.

Le concessioni predette decadranno se entro due anni dal giorno in cui furono accordate, i Comuni e le Istituzioni pubbliche di beneficenza non avranno adempiuto alle formalità prescritte per l'utilizzzazione di esse. La decadenza sarà pronunciata, su richiesta dell'Ente, dal Ministero dell'Interno. Le concessioni stesse dovranno essere fatte possibilmente in modo da permettere anche la utilizzazione dell'acqua per la produzione di energia elettrica. L'Ente avrà diritto di essere rimborsato delle eventuali maggiori spese che per farvi luogo dovesse incontrare ed il rimborso sarà dovuto anche nel caso che le concessioni non fossero poi utilizzate. In mancanza di accordo la somma da rimborsarsi sarà determinata dal Ministero dei lavori pubblici sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque.

Art. 5. — Qualora l'Ente utilizzi direttamente per uso di acqua potabile parte delle derivazioni accordategli con il presente Decreto, potrà rifiutarsi dal far luogo alle concessioni di derivazione di cui al precedente articolo, ma dovrà provvedere all'approvigionamento idrico dei Comuni e delle istituzioni pubbliche di beneficienza, che abbiano presentato domanda ai sensi dell'art. predetto nonchè alla fornitura di mc. 5 di acqua

potabile al Comune di Roma, in base alle condizioni che verranno stabilite nel Regolamento.

I progetti per la derivazione e condottura di acqua potabile dovranno essere approvati dal Ministero dell'Interno.

Art. 6. — L'Ente dovrà fornire ai Comuni che siano da considerarsi rivieraschi ai sensi dell'art. 28 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664, e che ne facciano domanda entro sei mesi dall'approvazione del progetto di massima di cui all'articolo 1°, l'energia elettrica necessaria ai pubblici servizi.

La quantità di energia da rifornirsi in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate nel Regolamento, sarà determinata, in mancanza di accordo, dal Ministero dei lavori pubblici, su parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque, sentito il Ministero dell'Interno.

Nel chiedere la fornitura dell'energia, i Comuni indicheranno la data in cui questa dovrà aver inizio e da tale data saranno tenuti al pagamento del prezzo, per la quantità di energia effettivamente messa a disposizione, ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

L'Ente dovrà fornire al Comune di Roma, in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate nel regolamento, l'energia che, in aggiunta a quella già trasportata o da trasportarsi in detta Città dal Comune stesso o da privati, possa ancora occorrere per i servizi pubblici della Città stessa, delle borgate e dell'Agro romano nonchè per i bisogni dell'Ente autonomo del porto di Ostia Nuova e dell'industrie che sorgeranno nella zona industriale. Il Comune di Roma e l'Ente autonomo predetto dovranno far conoscere il fabbisogno entro due anni dall'approvazione del piano di massima, nonchè la data dalla quale dovrà avere inizio la fornitura, che potrà effettuarsi anche gradualmente. E' applicabile al Comune di Roma e all'Ente autonomo la disposizione relativa al pagamento del prezzo dell'energia, di cui al comma precedente.

Qualora l'Ente non creda di poter accettare le date indicate dai Comuni rivieraschi e da quello di Roma per l'inizio delle forniture, e non sia possibile raggiungere un accordo al riguar-

do, le date stesse saranno fissate dal Ministero dei lavori pubblici come al comma secondo.

Art. 7. — L'Ente dovrà tenere a disposizione delle Ferrovie dello Stato quella quantità di energia che gli verrà richiesta dalla Direzione Generale delle Ferrovie stesse, entro due anni dall'andata in vigore del presente Decreto e che non potrà eccedere.

Contemporaneamente la Direzione Generale predetta dovrà precisare la data d'inizio della fornitura, la quale potrà essere effettuata anche gradualmente. Da tale data le Ferrovie saranno tenute a corrispondere il prezzo dell'energia effettivamente messa a disposizione ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

In mancanza di accordo, sia sulla quantità di energia da riservarsi, sia circa la data d'inizio della fornitura, deciderà il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Art. 8. — I materiali da costruzione, le macchine ed in genere tutto ciò che potrà occorrere per la costruzione e l'esercizio delle opere contemplate all'art. 1, saranno esenti dal pagamento dei dazi doganali. Per ottenere tali esenzioni dovrà però essere dimostrata, a giudizio del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, la necessità di fare gli acquisti all'estero.

I redditi di qualunque specie di pertinenza dell'Ente nonchè gl'interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi sono esenti dall'imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Gli atti ed i contratti dell'Ente con altri Enti pubblici e con privati, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione delle opere sopra menzionate, non saranno assoggettati alla tassa proporzionale di registro, nè a quella ipotecaria.

Art. 9. — La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere all'Ente i mutui occorrenti per la esecuzione delle opere di cui all'art. 1.

I mutui saranno ammortizzati in 50 annualità, delle quali le prime 10 comprensive del solo interesse al saggio normale, e le altre 40 dell'interesse allo stesso saggio e della quota di ammortamento del capitale.

Le altre modalità che dovranno essere osservate e le garanzie che l'Ente dovrà dare per ottenere la concessione dei mutui saranno stabilite nel regolamento.

Art. 10. — Lo Stato corrisponderà all'Ente:

a) Entro . . . . . mesi dalla costituzione dell'Amministrazione un contributo di L. . . . . che potrà, ove occorra, essere successivamente elevato, con Decreto del Ministro dei LL. PP. di concerto con quello del Tesoro, sino a L. . . .

b) Nel primo decennio dell'ammortamento di ciascun mutuo un contributo annuo pari, per i primi 5 anni, alla annualità degl'interessi dovuta alla Cassa Depositi e Prestiti ed ai 3/5 di detta annualità per gli altri 5 anni.

Per il pagamento di tali contributi saranno fatti appositi stanziamenti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 11. — L'Ente potrà inoltre, con le modalità e garanzie che saranno stabilite nel regolamento, contrarre prestiti con altri Istituti ed emettere obbligazioni.

Art. 12. — L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio, di persone che abbiano una speciale competenza tecnica o amministrativa od industriale, composto di un Presidente nominato per Decreto Reale su proposta del Ministero dei lavori pubblici di concerto con quello dell'Interno, del Tesoro e dell'Industria, e di 10 membri nominati due dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto coi Ministri predetti, uno dal Consiglio di Amministrazione della Cassa Depositi e Prestiti, uno dalla Provincia di Roma; uno dalla Provincia di Perugia, uno dalla Camera di Commercio di Roma, uno dalla Camera di Commercio di Perugia, due dal Comune di Roma ed uno dagli attuali utenti del Velino e del Nera riuniti in assemblea generale, nella quale il voto di ciascun utente sarà proporzionale all'importanza dell'utenza.

Il Consiglio di Amministrazione nominerà nel suo seno l'Amministratore Delegato.

I componenti del Consiglio durano in carica . . . . anni e possono essere riconfermati.

Le attribuzioni del Consiglio di Amministrazione, del Presidente e dell'Amministratore Delegato saranno determinate

nel regolamento insieme con le norme relative alla ineleggibilità, incompatibilità e decadenza degli Amministratori.

Art. 13. — Il Consiglio di Amministrazione dovrà per la prima volta essere nominato entro un mese dalla pubblicazione del presente Decreto.

Qualora il Consiglio di Amministrazione, per cause ad esso imputabili, non presenti i progetti e non vi dia esecuzione nei termini stabiliti, il Ministro dei Lavori Pubblici pronuncerà la decadenza di tutti gli Amministratori e contemporaneamente provvederà, di concerto con quello dell'Interno, alla nomina di un Commissario straordinario per la gestione dell'Ente sino alla ricostituzione della nuova Amministrazione che dovrà avvenire entro due mesi.

I componenti il Consiglio di Amministrazione dichiarati decaduti risponderanno, solidalmente ed in proprio, del danno economico arrecato all'Ente e non potranno essere nominati se non dopo trascorso un biennio dalla dichiarazione di decadenza.

Art. 14. — Il Governo del Re è autorizzato ad inserire, nel regolamento per la esecuzione del presente Decreto, le norme da osservarsi per le espropriazioni, quelle relative alla responsabilità degli Amministratori e degli Impiegati, all'accertamento di esse, alla resa ed all'approvazione dei conti, alla tutela e vigilanza, allo scioglimento del Consiglio di Amministrazione, alla riscossione delle entrate, al servizio di Cassa e di Tesoreria, ed in genere a tutto ciò che non è previsto dal presente Decreto e che risulterà necessario per assicurare il funzionamento dell'Ente.

Tale regolamento sarà approvato con Decreto Reale, sentiti il Consiglio Superiore delle Acque ed il Consiglio di Stato.

Art. 15. — Il presente Decreto, che avrà vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

* * *

Alla presentazione di questo nuovo progetto, l'ing. Netti eccepì, pregiudizialmente, che, data la probabilità che dal Governo fossero, fra breve, emanati provvedimenti che potevano non essere corrispondenti a quelli della Commissione Reale, riteneva inutile proseguire la discussione sull'argomento, ma la Sottocommissione si oppose a tale sospensiva ed anzi, allo scopo di far conoscere al Governo le proprie proposte, prima che esso prendesse al riguardo qualsiasi decisione, stabilì di affrettare i suoi lavori.

Fatta qualche riserva per la brevità del tempo loro concesso per l'esame della nuova relazione, il prof. Mengarini e l'ingegnere Netti riconobbero che, anche dalla sua prima lettura, poteva rilevarsi che le idee in essa espresse si avvicinavano un poco più alle loro, inquantochè, invece di affidare al Comune il monopolio delle forze idriche, si proponeva la costituzione di un Ente quasi statale.

Aggiunse peraltro l'ing. Netti, che il dissenso rimaneva ancora, in quanto non si dava all'industria privata quella rappresentanza che, per le sue benemerenze, aveva diritto di pretendere, e chiese che fosse accordato alla minoranza, rappresentata dal prof. Mengarini e da lui, il tempo necessario per presentare alla Commissione Reale un contro progetto a quello esibito dai colleghi Giovenale, Grisostomi e Visconti.

La Sottocommissione discusse lungamente su tale rinvio al quale si erano dichiarati contrari il Comm. Giovenale e il prof. Grisostomi, ma infine, su proposta del Presidente, si deliberò di dar tempo ai Commissari Mengarini e Netti di presentare una controrelazione di minoranza.

Seconda controrelazione. — Si riporta quasi integralmente:

« Concetto informatore del nuovo schema di legge (sensibilmente diverso da quello precedente) è la costituzione di un Ente autonomo statale che provveda all'utilizzazione delle forze idriche del Velino e del Nera, retto da un Consiglio di Amministra-

zione con un'equa rappresentanza di tutti gli interessi che all'Ente stesso fanno capo, compreso quello degli attuali utenti del Velino e del Nera. La relazione illustrativa dello schema di legge pone in rilievo l'importanza delle forze idriche disponibili, le altissime finalità che si possano raggiungere, con la effettiva creazione di queste forze, per lo sviluppo industriale dell'Umbria e del Lazio e per l'elettrificazione delle ferrovie, il diritto che ha Roma di attingere dai suddetti bacini idrici le forze e le acque potabili che ad essa fossero necessarie, coi dovuti riguardi alla Capitale del Regno.

« I controrelatori si associano pienamente ai concetti suespressi e sono lieti che si sia riconosciuto il principio che gli utenti del Nera e del Velino, i quali utilizzano già oltre centomila cavalli, debbano entrare con equa rappresentanza nel Consiglio dell'Ente.

« Rammentano di avere sempre sostenuto la tesi dell'opportunità di un accordo fra il Comune di Roma e i rappresentanti della Provincia Umbra, che da tempo avevano (d'intesa col Ministero dei Lavori Pubblici) fatto pratiche per la costituzione del Consorzio Nera-Velino, nel quale gli Enti pubblici e lo Stato avessero tale rappresentanza da garantire i fini di interesse generale cui le forze idriche del Nera-Velino debbono soddisfare, mentre associandosi ai potenti organismi industriali della Regione, si ritiene di raggiungre lo scopo prefisso nel minor tempo possibile e con *minimo* impegno finanziario per parte dello Stato.

« Rilevano che l'impegno finanziario per parte dello Stato è giustificato dal fatto che il Consorzio si propone di eseguire un'altra opera di grandissima utilità nazionale, quale è la bonifica dell'ubertoso piano di Rieti, che fornisce grani da seme a tutta l'Italia, e dichiarano che, se potevano comprendere la tendenza degli on. relatori della maggioranza a sostenere nel loro primitivo schema di legge l'idea di riservare esclusivamente, o quasi, al Consiglio comunale di Roma il diritto di sovrapporsi a tutti gli organismi preesistenti onde disporre delle enormi forze idrauliche di tutto il bacino del Tevere e suoi influenti, dopo che essi avevano riconosciuto allo Stato il diritto della

costituzione dell'Ente statale, regolatore delle forze del Nera e del Velino, pare loro un fuor di luogo la presentazione del nuovo schema di legge, in quanto penserà lo Stato a farlo, come penserà lo Stato a stabilire i principî fondamentali e le modalità del suo funzionamento, onde, intese tutte le parti, siano contemperati ed armonizzati i grandi e complessi interessi che sono legati alla costituzione dell'Ente o Consorzio che sia.

« E quindi ripresentano la proposta che la Commissione Reale si limiti a sottoporre al Governo le necessità, i diritti ed i legittimi desideri che, per quanto riguarda le forze idriche, Roma può avere, e ad invitare, col suo autorevole voto, il Governo ad accoglierli.

« Tra i desideri ritengono necessario presentare quelli da essi già espressi e sostenuti nella loro prima relazione e che costituiscono vantaggi veri e tangibili per lo sviluppo delle energie idroelettriche, non esorbitando tale richiesta dal mandato della Commissione Reale.

« Non ritengono poi opportuno fare una disamina particolare dei singoli articoli costituenti il nuovo schema di legge; osservano solo che può sembrare un'ironia l'aver dichiarato di voler riconoscere agli utenti attuali del Nera e del Velino un'equa rappresentanza nel Consiglio di Amministrazione, quando su 10 membri se ne accorda uno, e che inoltre può anche considerarsi non equa la rappresentanza Umbra limitata a due.

« Infine un dubbio assale l'animo loro, e cioè che, mentre i provvedimenti proposti chieggono l''immediata decadenza di tutte le domande in corso d'istruttoria e la loro acquisizione al nuovo Ente, molti anni dovranno passare prima che il proposto Ente sia in grado di funzionare e di dare a Roma, alle ferrovie, alle industrie, quelle forze che sono state richieste da privati con progetti maturi, con capitali disponibili, con l'elemento direttivo ed esecutivo pronto. Frattanto ogni ulteriore sviluppo di impianti sarà arrestato, nè le industrie, le ferrovie, i municipi potranno beneficare delle nuove forze in corso d'istruttoria, nè il pubblico potrà godere di quei benefici tariffali che provengono da nuovi e più ampi impianti generatori.

« Conchiudono, pertanto, confidando che l'alto senno e lo spi-

rito di equità di coloro che in effetto saranno chiamati a stabilire la forma definitiva che dovrà assumere l'Ente in discussione, varranno, pur armonizzando e contemperando diritti ed esigenze diverse, ad assicurare a Roma, alla Capitale della più grande, più nobile Italia, il suo radioso sviluppo economico ».

Conclusioni della Sottocommissione. — Iniziatasi la discussione sulla controrelazione, il prof. Grisostomi dichiarò subito di non condividere nessuna delle idee in essa contenute. Se fosse esatto quanto vi si è esposto, sarebbe da attendersi una sollevazione nell'Umbria, mentre egli ha fede nello spirito patriottico di quelle popolazioni. Potranno opporsi interessi privati, egli disse, non quello pubblico e concluse esprimendo parere pienamente contrario a tutta la controrelazione.

Uguale dichiarazione fece il Comm. Giovenale, asserendo non essere esagerate le richieste fatte allo Stato dai relatori della maggioranza.

Il Comm. Visconti aggiunse essere sua opinione che la controrelazione Mengarini-Netti farebbe una cattiva impressione al Governo, specie nella parte riguardante la maggiore rappresentanza richiesta per l'Umbria. Difese il progetto della maggioranza, tanto in riguardo alla detta rappresentanza che è porporzionata agli interessi che la Provincia di Perugia avrà nell'Ente autonomo, quanto rispetto al finanziamento e al contributo richiesto allo Stato che, assicurò, non è superiore a quello domandato per il Volturno, nonostante che col progetto per Roma si provveda all'acqua potabile per parecchi Comuni, che, in molti casi, è a carico dello Stato.

L'Ing. Netti dichiarò di essere disposto a modificare la sua relazione in qualcuno dei punti criticati dal Comm. Visconti, ma il Comm. Giovenale rilevò che le divergenze non erano solo su qualche punto, ma su tutta la relazione che doveva essere pertanto ritirata.

Essendosi dal prof. Mengarini e dall'ing. Netti insistito nella proposta del Consorzio, la maggioranza della Sottocommissione si manifestò assolutamente contraria a riprenderla

in esame e chiese di venire alla votazione sul progetto Giovenale-Griostomi-Visconti.

L'on. Comm. Orlando, dichiarò che, nella sua qualifica di Presidente, egli riteneva opportuno non prendere parte per l'una nè per l'altra tesi e che si asteneva quindi dalla votazione.

Il prof. Mengarini e l'ing. Netti, con la motivazione che le differenze fra le due tendenze potrebbero essere superate da ulteriori studi, dichiararono di astenersi anche essi dalla votazione.

Gli altri presenti votarono favorevolmente per il passaggio alla discussione degli articoli del progetto della maggioranza.

Posto ai voti l'art. 1° venne approvato con la seguente modificazione del 2° comma:

« A tale effetto è concesso gratuitamente e perpetuamente all'Ente medesimo di derivare tutte le acque suddette, eccetto quelle strettamente necessarie alla navigabilità del Nera da Terni allo sbocco in Tevere, ecc., ecc. ».

L'art. 2 venne approvato con la seguente modificazione del 2° comma:

« Le domande di derivazione presentate a termine del decreto anzicitato per i corsi d'acqua compresi nel bacino predetto ed in esame all'andata in vigore del presente decreto, sono dichiarate decadute. L'Ente potrà valersi dei progetti allegati alle domande stesse salvo a corrispondere a chi di ragione quell'indennità, ecc. ».

L'articolo 3 restò approvato con la posposizione dei comma 2 e 3, con la soppressione nel 1° comma della parola « meglio » e con la sostituzione nel 2° comma delle parole « di servizi pubblici » a quelle « dell'illuminazione pubblica e privata ».

Il testo degli articoli 1, 2, 3, restò quindi il seguente:

Art. 1. — E' costituito in Roma un Ente autonomo avente per scopo di costruire ed esercitare le opere occorrenti per l'integrale e razionale sfruttamento del bacino del Velino e del Nera.

A tale effetto è concesso gratuitamente e perpetuamente all'Ente medesimo di derivare tutte le acque suddette, eccetto quelle strettamente necessarie alla navigabilità del Nera da

Terni allo sbocco in Tevere, secondo il progetto generale di massima che dovrà essere presentato all'approvazione governativa, insieme con il progetto esecutivo di un primo gruppo di opere, entro . . . . . mesi dalla costituzione dell'Amministrazione dell'Ente.

Tali progetti saranno approvati dal Ministero dei LL. PP. sentito il Consiglio Superiore delle Acque entro . . . . . dalla avvenuta presentazione.

La stessa procedura sarà seguita per gli altri progetti esecutivi che dovranno essere successivamente presentati nei termini che saranno all'uopo assegnati dal Ministero predetto.

Art. 2. — Rimangono ferme le utenze già costituite nei limiti e sotto le condizioni di cui alle vigenti leggi, salva, in ogni caso, l'applicazione del disposto dell'art. 21 del decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664 a quelle utenze che impedissero tecnicamente l'esecuzione dei progetti presentati.

Le domande di derivazione presentate a termine del decreto anzicitato per i corsi d'acqua compresi nel bacino predetto ed in esame all'andata in vigore del presente decreto, sono dichiarate decadute. L'Ente potrà valersi dei progetti allegati alle domande stesse salvo a corrispondere a chi di ragione quell'indennità che in mancanza di accordo sarà stabilita dal Ministero dei LL. PP. sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque.

Art. 3. — L'energia elettrica prodotta sarà collocata nel territorio delle provincie di Roma e Perugia per quelle utilizzazioni che meglio rispondano ai fini di utilità generale ed alle migliori condizioni possibili.

Gli utili netti di esercizio, accertati nel conto approvato, saranno, dopo costituito un fondo di riserva nella misura da determinarsi nel regolamento per l'esecuzione del presente decreto, destinati anzitutto allo sviluppo degli impianti e quindi a ridurre il prezzo dell'energia.

L'Ente, nel cedere l'energia ai concessionari di servizi pubblici, dovrà assicurarsi che il minor prezzo dell'energia vada a beneficio dei consumatori diretti.

Gli altri articoli vennero approvati come al testo proposto.

* * *

Il prof. Grisostomi presentò ed illustrò quindi un ordine del giorno relativo alle acque dell'Aniene, concordato con l'ingegnere Giovenale.

Egli disse che incorrerebbero in grave colpa coloro che sono chiamati a reggere le sorti della città di Roma, se non rivolgessero tutta la loro attenzione a quel prezioso generatore di energie idro-elettriche che è il corso dell'Aniene. Al bacino dell'Aniene, come a quello del Velino e del Nera, Roma può e deve chiedere le condizioni necessarie per divenire quel centro di vita economica, che è nei voti di tutti coloro pei quali il problema del risorgimento economico della capitale è problema d'importanza nazionale.

Il Comune di Roma, da tempo, ha presentato al Governo le sue domande in ordine all'Aniene ma trova ostacoli in domande concorrenti di privati ed in taluni atteggiamenti dell'Amministrazione di Tivoli. A questo proposito deve ricordare che una speciale convenzione, stipulata tra il Comune di Tivoli e lo Stato, dà luogo a difficoltà di interpretazione e può seriamente essere contestata nella sua piena ed incondizionata validità, specialmente se interpretata in modo eccessivo, di fronte ai principi di ordine pubblico, che in materia di acque inspirano la vigente legislazione.

Il tema è troppo delicato per poter essere più approfondito e non deve essere turbata in alcuna guisa, quella che potrebbe essere, un giorno, la funzione demandata alla Autorità giudiziaria.

In questo stato di cose, il prof. Grisostomi ritenne che la Comissione dovesse limitarsi a far voti perchè vengano in qualche modo risoluti gli speciali problemi sollevati dall'Amministrazione comunale di Tivoli, con piena soddisfazione dei legittimi interessi di Roma, e perchè anche per il bacino dell'Aniene si provveda ad una integrale e razionale utilizzazione delle acque, nel pubblico interesse, con larga applicazione del principio delle municipalizzazioni.

Presentò pertanto il seguente ordine del giorno:

« La Sottocommissione, senza entrare nell'esame e nella

valutazione delle ragioni eccezionali di ordine giuridico reclamate sulle acque dell'Aniene dal Comune di Tivoli, di fronte alle quali il Comune di Roma potrà eventualmente far valere le proprie ragioni dinanzi alle competenti autorità, fa voti perchè tra i due Comuni si addivenga prontamente ad un accordo per la formazione di un Consorzio tra loro, allo scopo di procedere alla completa e razionale utilizzazione di dette acque nelle forme stabilite dalla legge sulle municipalizzazioni ».

Posto in discussione il suddetto ordine del giorno, l'ing. Netti dichiarò, anche a nome del prof. Mengarini, che, avendo essi esposto nella loro prima relazione i loro criteri anche su questa questione, si astenevano dalla votazione.

Il Presidente, dopo aver dichiarato di astenersi anch'egli dalla votazione, pose ai voti l'ordine del giorno che fu approvato.

Conclusioni della Commissione Reale. — Nell'adunanza del 17 Giugno la Commissione Reale, in seduta plenaria, prese in esame la complessa questione.

I relatori della maggioranza e della minoranza della Sottocommissione esposero dettagliatamente il loro punto di vista, illustrandolo con le argomentazioni da essi esposte nel lungo dibattito che si era svolto nelle laboriose sedute della Sottocommissione.

La Commissione, pienamente edotta dello stato della questione e dopo una dichiarazione di astensione da parte dei Commissari prof. Mengarini ed ing. Netti, ai quali si associò il Comm. Zacchi, votò il passaggio alla discussione degli articoli del progetto di legge presentato dagli on. Giovenale, Grisostomi e Visconti.

Gli articoli restarono approvati nel testo che segue, accogliendosi la richiesta del Comm. Zacchi di concedere anche alle Ferrovie dello Stato di poter derivare l'acqua potabile per uso dei dipendenti e prendendo atto delle sue riserve in ordine al prezzo da corrispondersi dalle Ferrovie stesse per l'energia effettivamente messa a loro disposizione, ancorchè non siano in grado di utilizzarla. La Commissione determinò poi nella somma da 1.000.000 a 3.000.000 il contributo dello Stato per

il finanziamento dell'Ente, portò a dodici i membri del Consiglio di Amministrazione dell'Ente stesso, che devono restare in carica tre anni, e introdusse altre opportune variazioni di minor conto.

Progetto di legge. — Art. 1. — E' costituito in Roma un Ente autonomo avente per iscopo di costruire ed esercitare le opere occorrenti per l'integrale e razionale sfruttamento del Velino e del Nera.

A tale effetto è concesso gratuitamente e perpetuamente all'Ente medesimo di derivare tutte le acque suddette, eccetto quelle strettamente necessarie alla navigabilità del Nera da Terni allo sbocco in Tevere, secondo il progetto generale di massima che dovrà essere presentato all'approvazione governativa, insieme con il progetto esecutivo di un primo gruppo di opere, entro ..... mesi dalla costituzione dell'Amministrazione dell'Ente.

Tali progetti saranno approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici sentito il Consiglio Superiore delle Acque entro .... dalle avvenute presentazioni.

La stessa procedura sarà seguita per gli altri progetti esecutivi che dovranno essere successivamente presentati nei termini che saranno all'uopo assegnati dal Ministero predetto.

Art. 2. — Rimangono ferme le utenze già costituite nei limiti e sotto le condizioni di cui alle vigenti leggi; salvo in ogni caso l'applicazione del disposto dell'art. 21 del decreto-legge 20 Novembre 1916, n. 1664, a quelle utenze che impedissero tecnicamente l'esecuzione dei progetti presentati.

Le domande di derivazione presentate a termini del decreto anzicitato per i corsi d'acqua compresi nel bacino predetto ed in esame all'andata in vigore del presente decreto, sono dichiarate decadute. L'Ente potrà valersi dei progetti allegati alle domande stesse salvo a corrispondere a chi di ragione quell'indennità che in mancanza di accordo sarà stabilita dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque.

Art. 3. — L'energia elettrica prodotta sarà collocata nel territorio delle provincie di Roma e Perugia per quelle utilizzazioni che meglio rispondono ai fini di utilità generale ed alle migliori condizioni possibili.

Gli utili netti di esercizio, accertati nel conto approvato, saranno, dopo costituito un fondo di riserva nella misura da determinarsi nel regolamento per l'esecuzione del presente decreto, destinati anzitutto allo sviluppo degli impianti e quindi a ridurre il prezzo dell'energia.

L'Ente, nel cedere l'energia ai concessionari di servizi pubblici, dovrà assicurarsi che il minor prezzo dell'energia vada a beneficio dei consumatori diretti.

Art. 4. — L'Ente sarà tenuto a concedere gratuitamente ai Comuni ed alle istituzioni pubbliche di beneficenza delle provincie anzidette di derivare l'acqua potabile occorrente per uso dei rispettivi abitanti e dei ricoverati negli ospizi ed ospedali. I Comuni e le Istituzioni pubbliche di beneficenza per ottenere la concessione dovranno farne domanda all'Ente entro ..... mesi dall'andata in vigore del presente decreto producendo a corredo i documenti diretti a dimostrare la potabilità dell'acqua e la impossibilità di provvedere in modo più economico al rifornimento idrico della popolazione e dei ricoverati.

L'Ente sarà però tenuto ad accogliere anche le domande che perverranno posteriormente solo nel caso che esse siano compatibili con la utilizzazione dell'acqua a scopo di produzione di energia. In caso di contestazioni deciderà, sia sull'ammissibilità della domanda che sul quantitativo d'acqua richiesto, il Ministero dell'Interno sul parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque.

Analoga cessione sarà fatta alle Ferrovie dello Stato per uso dei suoi dipendenti.

L'Ente dovrà concedere gratuitamente al Comune di Roma di derivare dalle sorgenti del Peschiera mc. 5 di acqua per uso potabile.

Le cessioni predette decadranno se, entro due anni dal giorno in cui furono accordate, i Comuni o le Istituzioni pubbliche di beneficenza non avranno adempiuto alle formalità pre-

scritte per l'utilizzazione di esse. La decadenza sarà pronunciata, su richiesta dell'Ente, dal Ministero dell'Interno.

Le cessioni stesse dovranno essere fatte possibilmente in modo da permettere anche la utilizzazione dell'acqua per la produzione di energia elettrica da parte dell'Ente il quale avrà diritto di essere rimborsato delle eventuali maggiori spese che dovesse incontrare per assicurare la potabilità dell'acqua. Il rimborso sarà dovuto anche nel caso che le cessioni non fossero poi utilizzate. In mancanza di accordo, la somma da rimborsarsi sarà determinata dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque.

Art. 5. — Qualora l'Ente utilizzi direttamente per uso di acqua potabile parte delle derivazioni accordategli con il presente decreto, potrà rifiutarsi dal far luogo alle concessioni di derivazione di cui al precedente articolo, ma dovrà provvedere all'approvvigionamento idrico dei Comuni, delle Istituzioni di beneficenza e delle Ferrovie, che abbiano presentato domanda ai sensi dell'articolo predetto, nonchè alla fornitura di mc. 5 di acqua potabile al Comune di Roma, in base alle condizioni che verranno stabilite nel regolamento.

I progetti per la derivazione e conduttura di acqua potabile dovranno essere approvati anche dal Ministero dell'Interno.

Art. 6. — L'Ente dovrà fornire ai Comuni che siano da considerarsi rivieraschi ai sensi del decreto-legge 20 Novembre 1916, n. 1664, e che ne facciano domanda entro sei mesi dall'approvazione del progetto di massima di cui all'articolo primo, l'energia elettrica necessaria ai pubblici servizi.

La quantità di energia da fornirsi, in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate nel regolamento, sarà determinata, in mancanza di accordo, dal Ministero dei Lavori Pubblici su parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque, sentito il Ministero dell'Interno.

Nel chiedere la fornitura dell'energia, i Comuni indicheranno la data in cui questa potrà avere inizio e da tale data saranno tenuti al pagamento del prezzo per la quantità di

energia effettivamente messa a disposizione, ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

L'Ente dovrà fornire al Comune di Roma, in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate dal regolamento, l'energia che, in aggiunta a quella già trasportata o da trasportarsi in detta città dal Comune stesso o da privati, possa ancora occorrere per i servizi pubblici della città stessa, delle borgate e dell'Agro romano nonchè per i bisogni dell'Ente autonomo del porto di Ostia Nuova, e delle industrie che sorgeranno nella zona industriale.

Il Comune di Roma e l'Ente autonomo predetto potranno far conoscere il fabbisogno entro due anni dalla approvazione del piano di massima, nonchè la data dalla quale dovrà avere inizio la fornitura, che potrà effettuarsi anche gradualmente. E' applicabile al Comune di Roma e all'Ente autonomo la disposizione relativa al pagamento del prezzo dell'energia, di cui al comma precedente.

Qualora l'Ente non creda di poter accettare le date indicate dai Comuni rivieraschi e da quello di Roma per l'inizio delle forniture, e non sia possibile raggiungere un accordo al riguardo, le date stesse saranno fissate dal Ministero dei Lavori Pubblici come al comma secondo.

Art. 7. — L'Ente dovrà tenere a disposizione delle Ferrovie dello Stato quella quantità di energia elettrica che gli verrà richiesta dalla Direzione Generale delle Ferrovie stesse entro due anni dall'andata in vigore del presente decreto e che non dovrà eccedere. . . . . .

Contemporaneamente la Direzione Generale predetta dovrà precisare la data di inizio della fornitura, la quale potrà essere effettuata anche gradualmente. Da tale data le Ferrovie saranno tenute a corrispondere il prezzo dell'energia effettivamente messa a disposizione ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

In mancanza di accordo, sia sulla quantità di energia da riservarsi, sia circa la data di inizio della fornitura, deciderà il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle Acque ed il Ministero dei Trasporti.

Art. 8. — I materiali da costruzione, le macchine ed in genere tutto ciò che potrà occorrere per la costruzione e l'esercizio delle opere contemplate all'art. 1 saranno esenti dal pagamento dei dazi doganali. Per ottenere tali esenzioni dovrà però essere dimostrata, a giudizio del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, la necessità di fare gli acquisti all'estero.

I redditi di qualunque specie di pertinenza dell'Ente, nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Gli atti ed i contratti dell'Ente con altri Enti pubblici e e con privati, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione delle opere sopra menzionate, saranno assoggettati soltanto alla tassa fissa di registro di L. 2,70.

Art. 9. — La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere all'Ente i mutui occorrenti per la esecuzione delle opere di cui all'art. 1.

I mutui saranno ammortizzati in cinquanta annualità, delle quali le prime dieci comprensive del solo interesse al saggio normale e le altre quaranta dell'interesse allo stesso saggio e della quota d'ammortamento del capitale.

Le altre modalità che dovranno essere osservate e le garanzie che l'Ente dovrà dare per ottenere la concessione dei mutui, saranno stabilite dal regolamento.

Art. 10. — Lo Stato corrisponderà all'Ente:

a) Entro mesi . . . . . dalla costituzione dell'amministrazione, un contributo di L. 1.000.000 che potrà, ove occorra, essere successivamente elevato, con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro, sino a L. 3.000.000;

b) Nel primo decennio dell'ammortamento di ciascun mutuo un contributo annuo pari, per i primi cinque anni, alla annualità degli interessi dovuti alla Cassa Depositi e Prestiti ed ai tre quinti di detta annualità per gli altri cinque anni.

Per il pagamento di tali contributi saranno fatti appositi stanziamenti nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 11. — L'Ente potrà inoltre, con le modalità e ga-

ranzie che saranno stabilite nel regolamento, contrarre prestiti con altri Istituti ed emettere obbligazioni.

Art. 12. — L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio di persone che abbiano una speciale competenza tecnica o amministrativa od industriale, composta di un presidente nominato con Regio decreto su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, di concerto con quello dell'Interno, del Tesoro e della Industria, e di dodici membri nominati, due dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto coi Ministeri predetti, uno dal Consiglio di Amministrazione della Cassa Depositi e Prestiti, uno dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, uno dalla Provincia di Roma, uno dalla Provincia di Perugia, uno dalla Camera di Commercio di Roma, uno dalla Camera di Commercio dell'Umbria, due dal Comune di Roma e due dagli attuali utenti del Velino e del Nera riuniti in assemblea generale, nella quale il voto sarà proporzionato all'importanza dell'utenza.

I componenti il Consiglio durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

La attribuzioni del Consiglio d'Amministrazione e del Presidente saranno determinate nel regolamento insieme con le norme relative alla ineleggibilità, incompatibilità e decadenza degli amministratori.

Art. 13. — Il Consiglio di Amministrazione dovrà per la prima volta essere nominato entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto.

Qualora il Consiglio d'Amministrazione, per cause ad esso imputabili, non presenti i progetti o non vi dia esecuzione nei termini stabiliti, il Ministero dei Lavori Pubblici pronuncerà la decadenza di tutti gli amministratori e contemporaneamente provvederà, di concerto con quello dell'Interno, alla nomina di un Commissario straordinario per la gestione dell'Ente sino alla ricostituzione della nuova amministrazione che dovrà avvenire entro due mesi.

I componenti il Consiglio di Amministrazione, dichiarati decaduti, risponderanno solidalmente ed in proprio del danno economico arrecato all'Ente e non potranno essere nominati se non dopo trascorso un biennio dalla dichiarazione di de-

cadenza. All'uopo dovranno prestare una congrua cauzione nella misura e nei modi da stabilirsi nel regolamento.

Art. 14. — Il Governo del Re è autorizzato a stabilire per regolamento le norme da osservarsi per le espropriazioni, per la nomina di uno o più direttori, nonchè quelle relative alla responsabilità ed alla rimunerazione degli amministratori, dei direttori e degli impiegati, all'accertamento delle responsabilità, nonchè alla resa ed alla approvazione dei conti, alla tutela e vigilanza, allo scioglimento del Consigio di Amministrazione, alla riscossione delle entrate, al servizio di cassa e di tesoreria, ed in genere a tutto ciò che non è previsto dal presente decreto e che risulterà necessario per assicurare il funzionamento dell'Ente.

Tale regolamento sarà approvato con Decreto Reale sentiti il Consiglio Superiore delle Acque ed il Consiglio di Stato.

Art. 15. — Il presente decreto che avrà vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

La Commissione approvò poi l'ordine del giorno presentato dal Prof. Grisostomi.

V.

Incremento dell'Agricoltura. Creazione di una zona orticola nell'Agro romano.

Proposte della Commissione Comunale. — La questione dello sviluppo dell'industria agricola, allo scopo di facilitare il risorgimento economico ed un migliore approvvigionamento della Città, fu già, nel suo complesso, studiata dalla Commissione Comunale.

Il Comm. Cartoni sostenne non doversi escludere dal compito della detta Commissione la bonifica dell'Agro Romano, in quanto l'industria agricola, per l'incremento della quale Roma si trova in condizioni favorevolissime, è necessaria per lo sviluppo delle altre industrie. Il Senatore Tittoni rilevò, inoltre, l'opportunità di considerare il problema delle comunicazioni dell'Agro Romano in connessione con quello dell'approvvigionamento della Città.

Si occupò altresì della questione il Commissario on. Tupini che fu incaricato dello studio dei provvedimenti per sviluppare e meglio indirizzare una vera e propria maestranza operaia.

L'on. relatore, premettendo che uno degli elementi, apparentemente più semplice ma in realtà più grave, del problema dell'industrializzazione di Roma, è, senza dubbio quello che si riferisce alle maestranze operaie, e che Roma, città prevalentemente di consumo, difetta di maestranze tecnicamente formate, nè ha mai pensato a colmare con mezzi adeguati questa lacuna, rilevò che essa dispone in verità di una numerosa

popolazione operaia, ma che questa è appena bastevole a soddisfare alle esigenze dello stato attuale delle sue industrie e non lascia quindi margine alcuno per l'eventuale fabbisogno dell'industria di un prossimo domani.

E allora, concluse, non v'è che da rivolgersi all'elemento agricolo. Ma si domandò se potrà esso adeguatamente rispondere alla lamentata deficenza.

Non vi ha dubbio, disse, che le grandi città industriali traggono la mano d'opera necessaria dai lavoratori dei campi, i quali, spinti dal desiderio di maggiore guadagno, affluiscono volentieri alle città dove vigorosa è l'industria, costituendo così quello che chiamasi il fenomeno dell'inurbanamento. Ma questo suppone che intorno alle città industriali viva e prosperi un fiorente contado. Le più grandi città industriali d'Italia, per non parlare di quelle dell'estero, si trovano in realtà in queste condizioni, Milano, Torino, Genova, ecc., ne sono la prova eloquente.

Roma, purtroppo, non ha il suo contado, ed è circondata da un Agro quasi deserto ed abbandonato, dove soltanto in questi ultimi tempi uomini di studio e di azione, ed enti pubblici e privati, cercano di svolgere una provvida ed opportuna attività riparatrice della deplorevole inerzia del passato.

Il censimento demografico del 1911 dà una popolazione operaia agricola di 20,601, ma questa ha nella maggior parte degenza precaria nella campagna Romana a causa delle varie lavorazioni che vi si compiono, e vi dimora quindi soltanto temporaneamente. Essa proviene per lo più dai paesi della provincia Romana e da alcune provincie finitime di Roma, come dalla Sabina, dagli Abruzzi, dalla così detta Provincia di Campania, e dalla confinante Terra di Lavoro, nonchè da altre non finitime, come dalle Romagne, dalle Marche e perfino dalla Calabria. Una parte di essa viene senza alcun impegno: altra è vincolata a compagnie e condotta da alcuni caporali che contrattano pei lavoratori coi produttori delle tenute, esercitando a loro danno, ed a profittto proprio, una esosa ed iniqua speculazione di carne e di sangue, pari a quella dei negrieri di triste rinomanza.

E' qui, proseguiva l'on. Tupini, che deve svolgersi l'attenzione del Comune cercando di dare all'agricoltura quel grado di intensità e di perfezionamento che, essendo ad un tempo causa ed effetto di bonifica e di progresso agrario, faciliti le abitazioni a buon mercato, spiani e moltiplichi le strade di comunicazione e rende insomma stabile e sicura sulla sua grande via una popolazione finora abbrutita e nomade, che di Roma oggi costituisce purtroppo disdoro e vergogna, ma dalla quale domani stesso potrà attingere le migliori reclute della sua attività industriale.

Possono questi sembrare suggerimenti di attuazione a lunga portata e non tali quindi da contribuire alla soluzione immediata e positiva del problema che preme, urgente e fatale, alle porte di Roma, ma non è così ove si pensi che quelle stesse regioni, che danno un così alto contingente d'immigrazione nella Campagna Romana, danno pure un'alta quota di emigrazione verso i paesi stranieri, la quale potrà invece essere incanalata verso Roma, quando essa, riparata la sua deficiente capacità produttiva, potrà assorbire l'esuberanza di quelle popolazioni.

Ora, se si pensi che questa turba di lavoratori resterebbe in Patria se in essa trovasse conveniente occupazione proporzionata, si intende, alla capacità ed alla forza economica che noi sapremo sviluppare; se si riflette che una parte di essi non si applica esclusivamente all'estero in lavori agricoli, ma anche in lavori industriali; se si tien conto che il nostro operaio, anche in campagna, ha un ingegno duttile e svegliato e una forza di resistenza con le quali potrà in parte compensare la mancanza di preparazione e di specializzazione in un ramo determinato di lavoro; se a tutto questo si aggiunge l'efficacia decisiva che eserciterà su di essi il fatto che, acquistando la necessaria abilità improvvisandosi magari autodidatti, troveranno a Roma un salario ed un orario di lavoro pari a quelli di qualsiasi città della Francia o della Germania, quella deficienza di mano d'opera suaccennata potrà essere in parte colmata e potrà così fornirsi alla nuova industria nascente una buona se non perfetta maestranza operaia, quale è consentito

di avere in un primo iniziale periodo di attività industriale. L'on. Tupini conchiuse col proporre i seguenti provvedimenti:

1) Cultura intensiva dell'Agro Romano e perfezionamento tecnico industriale dei sistemi agricoli in modo da assicurarvi la stabilità di tutte quelle migliaia di lavoratori, attualmente nomadi, tra i quali potrebbero essere utilmente adoperati molti elementi allo scopo di rispondere al fabbisogno industriale di Roma nei riguardi delle maestranze operaie.

2) Propaganda per trattenere in patria e richiamare in Roma molti operai d'Italia, tecnicamente preparati, soliti ad emigrare in Germania, Austria ed in altre nazioni per alimentare col proprio lavoro quelle industrie.

3) Accertamento della mano d'opera attualmente esistente in Roma per organizzarla ed utilizzarla secondo le esigenze della futura vita industriale.

Ma nella stessa seduta del Consiglio Comunale in cui tale deliberazione fu adottata, fu rilevato che i due problemi della industrializzazione di Roma e della bonifica dell'Agro dovevano essere distintamente risoluti e fu chiesto che il Consiglio Comunale ne facesse oggetto di un separato studio più difficile e complesso di quello riguardante l'industrializzazione della città. Furono infatti presentate le due seguenti mozioni, di cui si attende tuttora lo svolgimento.

1) « Il Consiglio Comunale di Roma convinto che il problema del risorgimento economico della città debba essere integrato col bonificamento e con la coltivazione dell'Agro Romano, invita l'on. Sindaco ad affidare ad una speciale commissione lo studio della importante e grave questione, con lo incarico di presentare al Consiglio, dentro il più breve termine, proposta concreta ».

2) « Il Consiglio constatando che corrono rapporti inscindibili tra il risorgimento economico della città e la soluzione del problema dell'Agro Romano, propone la nomina di

una commissione affinchè riferisca al Consiglio risoluzioni e proposte in proposito ».

La questione in parola fu trattata, infine, dal Comm. De Rossi, incaricato di riferire sulle industrie che potrebbero trovare sede adatta in Roma.

Egli fece rilevare che nel suburbio, e nel raggio di circa 10 km. dalla città, ove la bonifica, dal lato igienico, è compiuta, ove già sussistono le scorte, cioè i casolari, i fabbricati rurali, i magazzini, le strade, non mancano lodevoli esempi, coraggiose iniziative, razionali e confortanti prove di industrializzazione agricola. Basta citare i fondi del Ceribelli all'Acqua Acetosa, i lotti di S. Alessio per gli ortaggi, il podere Saccardo per la floricoltura, la tenuta del Pelliccioni nelle vicinanze delle Capannelle per l'allevamento del bestiame, la fabbrica Litardi per le conserve alimentari, le tenute delle Tre Fontane ove sono coltivazioni di tabacco, i molteplici lotti di Grotta di Gregna e di Bocca Leone, ove possono ammirarsi magnifici pascoli, i diversi appezzamenti della tenuta Casetta Mattei ricchi di vigneti, e di alberi da frutta (in un lotto si esercita la industria del vivaio di piante di alto fusto), basta questa lusinghiera constatazione di fatto per convincersi che nella campagna di Roma non mancano nè la possibilità nè la convenienza delle industrie agricole. Il noto James Aguet, consigliere della Società degli agricoltori italiani, ha scritto in parecchi articoli che nell'Agro Romano la industria degli alberi da frutta, per tacere di altre, già da sola potrebbe essere fonte di grande ricchezza!

Anche oltre il detto raggio di 10 km. non mancano terre razionalmente bonificate, come, ad esempio, i fondi della Torre del Padiglione al di là di Carroceto, ove ben 4.000 ettari di terreno sono coltivati a grano e a vigneti, ove fiorisce l'industria dell'allevamento di bestiame, ove risiedono più di 400 coloni. Ora, queste eccezioni, queste isole di terre bonificate, si potrebbero estendere, ingrandire, raggruppare. E perciò, a gradi, poichè le condizioni naturali dell'Agro lo consentono, poichè splendidi esempi e nel suburbio e fuori lo dimostrano, le industrie agricole potranno impiantarsi e prosperare nello

interesse del consumo e del commercio cittadino. Conchiuse, il Comm. De Rossi, sostenendo non essere esatto che l'incremento industriale di Roma è subordinato alla bonifica completa dell'Agro, ma che invece lo sviluppo delle industrie agricole, anche nelle condizioni attuali dell''Agro, è possibile.

* * *

Tra i provvedimenti proposti dalla Commissione al Consiglio comunale, e da questo in massima accettati, vi fu pertanto il seguente: « Che fosse dato all'Agricoltura quel grado di intensità e di perfezionamento, che è causa di bonifica e di progresso agrario, facilitando la costruzione di abitazioni a buon mercato e moltiplicando le strade di comunicazione, per costituire il contado necessario alla formazione della mano d'opera; che fosse favorito l'impianto delle industrie agricole consentite dalle condizioni dell'Agro Romano e l'impiego delle diverse materie prime esistenti nel territorio di Roma, e che fosse accertata la mano d'opera esistente attualmente per organizzarla ed utilizzarla secondo le esigenze della futura vita industriale, facendo propaganda per trattenere in patria e richiamare in Roma gli operai italiani soliti ad emigrare ».

Conclusioni della Sottocommissione. — Dello studio concreto della questione, la Commissione Reale incaricò una Sottocommissione che fu presieduta dallo stesso suo presidente Sindaco Colonna, il quale pose subito in rilievo la importanza del vasto problema dell'incremento dell'agricoltura nell'Agro Romano. Informò, peraltro, che esisteva una Commissione Ministeriale, di cui egli faceva parte, la quale aveva appunto l'incarico di riferire sullo stesso argomento e, poichè il lavoro della detta Commissione era quasi compiuto, riteneva che si dovesse attenderne la relazione per averne norma.

Fu osservato che la Commissione Reale aveva un mandato speciale, diverso da quello dell'accennata Commissione Ministeriale e tale da permettere di adottarne o non le conclusioni e, rilevato che l'esame delle condizioni riguardanti l'agricoltura è compreso, nella relazione comunale, tra i prov-

vedimenti di esclusiva competenza del Comune, si convenne di studiare tale problema, per accertare quanto sarebbe da richiedere allo Stato in relazione anche allo studio che la Commissione Ministeriale stava compiendo.

Fu quindi affidato al Comm. Ratto, che chiese poi di associarsi il Comm. Belloc, l'incarico di formulare le proposte da presentare al Governo.

I Commissari Belloc e Ratto compilarono uno schema di relazione fondato sulle seguenti premesse:

1. — Il legislatore pontificio aveva risolto il problema dell'Agro Romano con la sopratassa di migliorazione di 8 paoli a rubbio, da cui sarebbero stati esenti i proprietari che avessero dato le prove delle coltivazioni eseguite. Inoltre il Governatore di Marittima e Campagna del 1785 aveva proposto a Pio VI l'espropriazione enfiteutica di una zona dello Agro da quotizzarsi in subenfiteusi.

2. — La legge del 1878 risolse il problema imponendo i consorzi di bonificamento igienico integrale, sotto pena dell'esecuzione di ufficio dei lavori. Ma non stanziò fondi per i lavori di ufficio e rimase arenato il progetto Baccarini del 1832 che prevedeva la concessione dell'esecuzione dei lavori di ufficio nelle tenute inadempienti a imprese e società di bonifica.

3. — Le leggi del 1883, 1903 e 1910 garantiscono l'obbligazione legale di bonificamento gravante sui fondi soggetti alle leggi, coll'espropriazione e divisione in lotti (art. 10-14 del T. U. 1905) e coll'esecuzione dei lavori di ufficio a carico dei proprietari che avessero ottenuto un mutuo di favore e fossero rimasti inadempienti all'obbligo contrattuale assunto. Ma l'art. 16 del T. U. dà facoltà ai proprietari minacciati di espropriazione di sospendere l'asta depositando un decimo del prezzo d'asta, e, per quanto concerne i lavori di ufficio, il regolamento (art. 21) stabilisce che le spese per la direzione, sorveglianza ed esecuzione dei lavori sono prelevate dalle somme accreditate per il mutuo; cioè non garantisce l'esecuzione integrale della bonifica.

4. — La relazione al Parlamento presentata nel 1914 dal Ministro Cavasola (in omaggio all'art. 42 T. U. che pre-

scrive una *relazione annuale* allegata al bilancio (del Ministero) informa che per 10 tenute di complessivi ettari 1887 erano stati iniziati gli atti di espropriazione che furono sospesi dai proprietari col deposito del decimo a norma dell'art. 16 e promette di riservare, come *ultima ratio,* l'arma dell'espropriazione.

5. — Essendo innegabile la lentezza dei progressi dei bonificamenti dell'Agro, l'inesecuzione dei decreti di estendimento della legge nella maggior parte dei casi, e perfino la involuzione e il regresso in certe tenute che in passato erano già avviate verso la bonifica, come pure il fatto che molti fabbricati e molte stalle costruiti coi mutui di favore sono rimaste chiuse, la Commissione di vigilanza, il 9 febbraio 1917 designò al Ministero un primo gruppo di 13 tenute da espropriare, scelte tra le 149 sottoposte dall'Ufficio come più o meno inadempienti e incaricò l'Ufficio di redigere e presentare al Ministro uno schema di decreto-legge portante alcune urgenti modificazioni al T. U., intese a facilitare e rendere spedita la espropriazione, a sospendere l'art. 16 e a confermare il diritto alle migliorie spettante agli affittuari a termini dell'art. 41, in guisa che avesse vigore nonostante qualunque patto in contrario.

6. — Il Ministro Raineri accolse il progetto di decreto-legge e lo sottopose al Consiglio dei Ministri con lettera 12 febbraio 1917 ai colleghi interessati. Ma il progetto si arenò, per la opposizione dei proprietari, presso il Presidente del Consiglio on. Boselli.

7. — Allora il Ministro Raineri nominò la Commissione per il Lazio, presieduta dal Senatore Cencelli, la quale ha terminato ora la prima parte dei nuovi lavori e presenterà quanto prima al Ministro le proposte ritenute più urgenti, cioè un decreto di circa 40 articoli, col quale in sostanza si propone di affidare ad un ente autonomo la trasformazione agraria e la colonizzazione nell'Agro Romano e negli altri latifondi laziali.

8. — Frattanto del problema del risorgimento economico dell'Agro Romano si occupa anche una Sottocommissione della Commissione Reale, la quale ha già in massima approvato e deliberato di presentare alla Commissione plenaria un

progetto che comprende la creazione di una zona orticola, il risanamento igienico, la costruzione di strade vicinali e di case lungo le strade, il rimboschimento dei terreni arenosi litoranei, la tassa di migliorazione, i consorzi obbligatori dei proprietari, la concessione in affitti obbligatori, la società di bonifica delle terre dei consorzi inadempienti, le migliorie agli affittuari, la costruzione di centri di colonizzazione.

9. — Per desiderio e proposta di S. E. Valenzani una parte delle accennate proposte fu sottoposta a un voto del Comitato di Mobilitazione Agraria, che però deliberò la sospensiva.

Da tali premesse si desume che i lavori di bonificazione, eseguiti fino ad ora nell'Agro Romano, sono di poca importanza, tranne lodevoli eccezioni, ai fini della colonizzazione interna e dell'effettiva trasformazione culturale, equipollente di redenzione antianofelica. Ciò che fu fatto in 40 anni non garentisce che lo scopo sarà raggiunto neanche fra altri 50 anni.

La sanzione dell'espropriazione, che doveva essere normale e anormale, e controllata annualmente dal Parlamento, è stata applicata tre sole volte, colle tre tenute espropriate nel 1891, 1894 e 1898 e non preoccupa più i proprietari, i quali credono che il Governo non osi applicarla e che sia un rimedio vano. La legge è discreditata. Un diritto eccezionale contro i proprietari è diventato un privilegio a favore di essi, che si sostanzia nei mutui di favore. I proprietari dell'Agro Romano sono sfuggiti anche alla sanzione dell'art. 4 del decreto 10 maggio 1917, rimasto inapplicato con discredito del legislatore di guerra.

Occorre una novazione legislativa combinata coi provvedimenti per la mobilitazione agraria, per la preparazione agricola al dopo guerra e per il risorgimento economico della Capitale, nonchè colla lotta contro l'anofelismo. Queste ragioni nuove innestate nelle antiche basterebbero a giustificare una radicale riforma a favore dell'invasione del capitalismo agricolo nell'Agro Romano.

Gli onorevoli relatori riassunsero nei punti seguenti le loro considerazioni:

1. — Il risorgimento economico di Roma, e particolarmente lo sviluppo industriale, presuppone la possibilità di trarre mano d'opera dal contado e quindi lo sviluppo dell'agricoltura e delle industrie agrarie nell'Agro Romano.

2. — Il problema dell'Agro Romano è un problema di bonifica integrale e di ripopolamento, per la cui soluzione occorre riattivare i consorzi prescritti dalla legge del 1878 e convertire la esecuzione di ufficio, in danno dei proprietari ivi prescritti, in un potere statale e comunale di far subentrare nei diritti e doveri dei proprietari, società di bonifica concessionarie.

3. — Ad incoraggiare questo subingresso e la conversione di negozi giuridici relativi alla industrializzazione dell'Agro, è necessario ripristinare la tassa di migliorazione istituita da Pio VII (che era di 8 paoli a rubbio), dandole però un carattere progressivo, e destinare questa entrata speciale a favore della Cassa di colonizzazione, su cui dovranno gravare i premi a favore delle società e cooperative che il Comune dovrà promuovere e costituire nell'interesse dell'Annona e della sua finanza rurale avvenire.

4. — Dal punto di vista dell'Annona, e più particolarmente della politica comunale di prevenzione del caroviveri, è necessario far sorgere, coi criteri stessi della zona industriale, una zona orticola, mediante speciali *vincoli e privilegi*.

5. — Dal punto di vista dell'abitabilità e possibile colonizzazione dell'Agro Romano, è indispensabile rendere obbligatoria la smalarizzazione e favorire le costruzioni di case a buon mercato, nonchè di centri abitati di qualsiasi entità e natura.

Riguardo al vincolo orticolo di una speciale zona irrigabile osservarono quanto segue:

La zona suburbana di Roma, coltivata intensivamente ad orto, fu notevolmente ridotta coll'ampliamento della Città alla periferia. Oggi l'estensione del suburbio è valutata a circa 3,000 ettari in confronto dei 5.000 esistenti al 1870, mentre nello stesso periodo la popolazione, da 270,000, è salita a circa 700.000 persone.

La crisi dei prodotti orticoli si è man mano accentuata e, per alcuni prodotti, si sopperisce in parte coll'importazione dal Salernitano e da zone viciniori a Roma.

Non poche zone dell'Agro Romano sono suscettibili di una intensa coltivazione orticola per la speciale giacitura del terreno e per la relativa facilità di provvedere all'acqua di irrigazione.

Lo Stato, il Comune di Roma, la Camera di Commercio, tentarono con concorsi a premi di promuovere l'impianto di nuovi orti in Agro Romano, ma può francamente dichiararsi che i risultati conseguiti fino ad oggi furono assai scarsi.

Principale causa dell'insuccesso è stata la difficoltà dell'approvvigionamento dell'acqua d'irrigazione con limitata spesa, sia per le opere d'impianto, per estrazione o sollevamento, sia per il canone annuo di uso della forza motrice necessaria.

Ma un'altra ragione d'insuccesso non va dimenticata. Finora non si promosse la costruzione di adatti ricoveri per le famiglie degli orticoltori, con gli ambienti accessori necessari all'esercizio dell'orto. Infatti è facile constatare che in quelle località ove non mancarono i due suaccennati fattori, il tentativo di nuovi impianti orticoli è rimasto con largo profitto dei coltivatori. Permangono infatti gli orti di Casetta Mattei, quelli della Magliana, di Boccaleone ecc.

Dunque la certezza del permanere e dello sviluppo delle colture ortive è basata principalmente su queste essenziali condizioni:

1. — Adatta giacitura del terreno e facilità di provvedere acqua d'irrigazione a buon prezzo anche mediante sollevamento meccanico.

2. — Costruzione di abitazioni igieniche per le famiglie degli ortolani.

A queste essenziali condizioni si deve aggiungere quella necessarissima del facile, rapido ed economico trasporto dei prodotti al mercato. Là dove difettassero linee ferroviarie, potrebbe supplire uno speciale servizio di autocarri.

In deroga alle vigenti disposizioni di polizia ed igiene per l'Agro Romano, dovrebbe essere consentita, per un periodo di

10 anni almeno, la costruzione di ricoveri economici per abitazione di ortolani. Tali ricoveri potrebbero essere costituiti da ambienti terreni chiusi da muri in mattoni ad una testa cementati da impasto di terra argillosa e con rinforzo di pilastri. La copertura in *eternit* potrebbe poggiare su leggiere incavallature costituite da tavoloni.

Tenuto conto delle accennate condizioni di poter avere acqua sufficiente per irrigazione e forza motrice vicina per il suo sollevamento, sembra che le zone dell'Agro Romano meglio rispondenti allo scopo siano le seguenti:

Boccaleone - Cervelletta - Rustica - Cervara: sulla via Collatina da 5 ad 8 km. da Roma (porta Maggiore).

Rebibbia - Pratolungo: sulla via Tiburtina da 8 a 10 km. da Roma (porta S. Lorenzo).

Ponte Nomentano - Prati Fiscali - Casal dei Pazzi - Ponte Salario: sulla via Salaria e Nomentana da 4 a 5 km. da Roma (porta Salaria).

Torricella Boschetto - Villa Spada - Sette Bagni - Marcigliana: sulla via Salaria da 6 a 12 km. da Roma (porta Salaria).

Tor Marancio - Acqua Santa - Caffarella: sulla via Ardeatina e via Appia Nuova a circa 3 km. da Roma (porta S. Sebastiano e S. Giovanni).

Gregna - S. Andrea - Quadrato Doria: sulla via Anagnina a circa 12 km. da Roma (porta S. Giovanni).

Valchetta - Prima Porta - Grotta Rossa: sulla via Flaminia da 6 a 11 km. da Roma (porta del Popolo).

Porto e Fiumicino - Isola Sacra: sulla via Portuense (porta Portese).

Ostia-Monti S. Paolo: sulla via Ostiense da 15 a 22 km. da Roma (porta S. Paolo).

Si noti che la Società Anglo-Romana per la illuminazione di Roma e l'Azienda Elettrica Municipale, hanno stabilito una rete di linee di trasmissione per energia elettrica. Con esse è consentita la diramazione di forza e l'impianto di motopompe per il sollevamento dell'acqua dal Tevere, dall'Aniene e da altri corsi perenni minori. Speciali premi, da prelevarsi

dalla Cassa di colonizzazione, possono essere elargiti ai coltivatori che eseguono i suddetti impianti.

In prossimità delle zone da coltivarsi ad orti dovrebbe promuoversi la formazione di gruppi di piccoli poderi con largo impianto di frutteti ed altre colture specializzate a scopo industriale. Inoltre nelle stesse zone, ma nei luoghi più adatti (presso le Stazioni ferroviarie, presso i nodi stradali ecc.), sarebbe utilissimo di stimolare o sussidiare la costituzione di centri abitati anche a scopi civili, favorendone la costruzione con la concessione del mutuo di favore come per le borgate rurali. E' evidente la importanza di tali centri ai fini della colonizzazione e del ripopolamento dell'Agro Romano.

Come conclusione di quanto sopra il Comm. Belloc e il Prof. Ratto presentarono il seguente progetto di legge:

Art. 1. — E' affidata al Comune di Roma la tutela economica dell'Agro Romano per quanto concerne il dovere di sorvegliare e promuovere la più sollecita trasformazione culturale occorrente ai bisogni dell'Annona comunale, in armonia coi fini del bonificamento integrale e della effettiva colonizzazione, di competenza del Ministero di Agricoltura, e disciplinati dalle vigenti leggi per l'Agro Romano.

Il Comune dovrà promuovere e favorire con speciali agevolazioni, ed ove lo reputi opportuno anche mediante sottoscrizioni di azioni a titolo di incoraggiamento e con speciali concessioni semigratuite di energia elettrica dell'Azienda municipale e colle diramazioni principali dell'energia, la costituzione di società anonime o in accomandita di motocultura, di irrigazione, anche mediante le acque di fogna, di terre per impianti di orti, di frutticoltura, di viticultura ed altre industrie agrarie; nonchè associazioni civili, commerciali e consorzi di diritto civile fra proprietari, per imprese di aratura meccanica, per costruzione di strade vicinali e agrarie, di case coloniche, e cooperative di vendita per lo smercio in Roma dei prodotti dell'Agro Romano; di imprese per utilizzazione agricola della spazzatura, di imprese per il trasporto in città dei prodotti, specialmente a favore dei piccoli orticoltori, mediante camions o speciali vetture elettriche; ed ove lo reputi opportuno potrà organizzare l'accaparramento dei pro-

dotti stessi a favore dei mercati comunali e degli enti di approvvigionamento.

Il Comune dovrà inoltre concedere ogni anno padiglioni o reparti gratuiti privilegiati nei mercati urbani ai consorzi di produttori dell'Agro Romano e alle loro cooperative di vendita. Il Sindaco ripartirà la superficie di posteggio tra i mandatari dei proprietari, dei consorzi e delle cooperative in ragione dell'importanza e quantità delle derrate che questi si saranno impegnati a fornire ai mercati comunali nelle loro proposte annuali al Comune e nelle speciali convenzioni di approvvigionamento e trasporto per vincolare la loro produzione a favore della città e degli enti di approvvigionamento e distribuzione.

Inoltre il Comune è autorizzato ad espropriare per pubblica utilità, a norma delle disposizioni stabilite nella presente legge per la zona industriale, la quantità di sorgente dell'Acqua Marcia, non ancora utilizzata, occorrente per costruire un sifone per acqua potabile e di irrigazione nell'Agro romano, salvo accordi e convenzioni speciali colla Società dell'Acqua Marcia che disciplinino la concessione ed il riscatto.

Agli scopi predetti la Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere al Comune di Roma mutui senza interesse per l'ammontare complessivo di 10 milioni.

Art. 2. — Le terre irrigabili iscritte nell'elenco A), allegato alla presente legge, sono dichiarate soggette a trasformazione culturale obbligatoria in orti e frutteti, vincolati all'approvvigionamento alimentare della Capitale del Regno. Esse sono privilegiate rispetto alla possibile concessione di derivazione di acque pubbliche, che sarà concessa gratuitamente dal Prefetto in base a progetti approvati dai Ministeri dei LL. PP. e dell'Agricoltura.

E' data facoltà al Comune di Roma di chiedere al Ministero di Agricoltura la iscrizione nell'elenco della zona orticola di altre tenute o porzioni di tenute, qualora ne venga dimostrata l'utilità pubblica comunale.

Le terre iscritte nell'elenco sono soggette alle ordinanze dell'autorità comunale per quanto concerne le imposizioni delle colture; e le ordinanze municipali sostituiranno i piani di bonificamento, le notificazioni e le conciliazioni relative ai mi-

glioramenti agrari da eseguire per cura dei proprietari a termini delle vigenti leggi per l'Agro Romano.

In caso di inadempienza da parte dei proprietari, trascorso il termine che verrà fissato dalle ordinanze predette, il Comune avrà diritto di occupare le terre elencate facendone redigere lo stato di consistenza, il quale avrà valore ad ogni effetto di legge, e potrà ottenere direttamente o per mezzo di impresa concessionaria la espropriazione con decreto del Prefetto pagando ai proprietari una indennità di espropriazione valutata da un perito, nominato dal Presidente della Corte di Appello di Roma, in base ai criteri stabiliti dall'art. 41 della legge 13 luglio 1911 n. 774.

Art. 3. — Le terre dell'Agro Romano, comprese in zone dichiarate malariche dall'Autorità Sanitaria, sono soggette alla obbligazione legale di disanofelizzazione, la quale comprende:

a) l'obbligo dei proprietari e dei loro consorzi di provvedere, sotto la vigilanza e direzione dell'autorità comunale, alla distruzione annuale delle larve di anofele secondo le norme e sanzioni che verranno stabilite in uno speciale regolamento di polizia rurale del Comune;

b) l'obbligo di eseguire le opere di piccola bonifica antianofelica che verranno ordinate dal Sindaco, e specialmente lo spurgo dei fossi di scolo e la soppressione e colmatura delle fosse d'acqua di qualsiasi genere, compresi i pozzi non costruiti secondo le prescrizioni regolamentari.

Il Ministero dei lavori pubblici dovrà provvedere alla bonifica igienica delle opere di bonifica idraulica eseguite e da eseguire dall'Ufficio speciale del Genio Civile per l'Agro Romano.

Art. 4. — Allo scopo di favorire il decentramento urbano, l'appoderamento dei latifondi e l'incremento del traffico stradale nell'Agro Romano, coloro che hanno interesse comune nella costruzione di strade vicinali e private agrarie possono riunirsi in consorzio per l'esercizio e la conservazione del loro diritto di viabilità. Su domanda della maggioranza degli interessati, il Pretore del Mandamento potrà dichiarare obbligatorio il consorzio, approvare il regolamento proposto e stabilire i contributi degli utenti mediante ruoli che saranno resi ese-

cutivi dal Prefetto nei modi e coi privilegi stabiliti per la riscossione dell'imposta fondiaria.

Collo stesso provvedimento, il Pretore stabilirà se e quale indennità sarà dovuta a ciascuno dei proprietari tenuti a fornire il terreno per la costruzione della strada.

Inoltre sono dichiarate di pubblica utilità le costruzioni di case civili e coloniche al di là di km. 2 dalla cinta daziaria, lungo le strade dell'Agro Romano di qualsiasi categoria che attraversino fondi sfruttati principalmente a pascolo.

L'indennità di espropriazione nei casi suddetti sarà valutata a norma dell'art. 2.

Art. 5. — Per agevolare le imprese stradali agrarie, la costruzione di abitazioni a buon mercato e l'impianto di industrie agricole, il Comune dovrà organizzare cooperative di lavoro edilizio rurale incoraggiandole coll'ausilio tecnico gratuito, con l'acquisto di azioni e col suo intervento in contratti collettivi di lavoro, su richiesta degli interessati, allo scopo di fissare le tariffe e di garantire il conseguimento dei fini di utilità pubblica sopra indicati.

Art. 6. — Gli arenili, le terre sabbiose (tomboli) e i terreni riconosciuti sterili nella zona litoranea, dalla Torre di Palidoro al Canale dello Stagno presso Ostia, che verranno compresi in un elenco approvato dal Consiglio Comunale di Roma, saranno soggetti a rimboscamento obbligatorio, o a riduzione a culture industriali, specialmente per la produzione di fibre tessili ricavabili da piante ivi coltivabili.

In caso di inadempienza del proprietario all'obbligazione legale di rimboschimento o riduzione alla coltura predetta, nel termine che verrà stabilito dalle ordinanze dell'autorità municipale, cui è deferita la relativa vigilanza, il Comune dovrà promuovere la costruzione di speciali società agli scopi predetti, le quali avranno facoltà d'espropriare le terre comprese in detta zona, e l'indennità di espropriazione sarà valutata a norma dell'art. 2.

Le terre espropriate per conto del Comune costituiranno un demanio forestale industriale del Comune, il quale, alla scadenza delle concessioni d'impianti, verrà affidato ad una speciale azienda comunale.

Le Società concessionarie dell'impianto avranno diritto ad ottenere dal Ministero di Agricoltura tutte le facilitazioni previste nella legge sul demanio forestale per i rimboscamenti eseguiti da privati; e il Comune potrà ottenere a loro favore un mutuo speciale dalla Cassa DD. PP. per l'attuazione del piano economico approvato dal Consiglio Comunale.

Art. 7. — Sono obbligatori, nell'intero Agro Romano, i lavori di risanamento del terreno e di miglioramento agrario prescritti dalle leggi 11 agosto 1878, n. 4642, testo unico 10 novembre 1905, n. 647 e 17 luglio 1910, n. 491 a carico dei singoli proprietari e dei loro consorzi obbligatori, i quali godranno del trattamento stabilito per le bonifiche di 3.a categoria dalla legge 13 luglio 1911 n. 774.

Qualora i proprietari e i loro consorzi non abbiano dato esecuzione ai lavori regolarmente deliberati ed approvati, entro i termini perentori ai medesimi assegnati o da assegnarsi, così per la bonifica idraulica e igienica, come per il miglioramento agrario, e il Prefetto non abbia provveduto alla esecuzione di ufficio a termini delle leggi predette, il Ministero di Agricoltura potrà affidare l'esecuzione della bonifica integrale a Società per azioni costituite a norma dell'articolo seguente.

Art. 8. — Potrà essere conferito con Decreto Reale su proposta del Ministero di Agricoltura, secondo le norme e gli scopi della legge 15 luglio 1906 n. 383, a Società anonime di bonificamento costituite o da costituirsi col capitale minimo iniziale di tre milioni, il diritto di esercitare l'espropriazione dei terreni bonificabili dell'Agro Romano a danno dei proprietari già dichiarati inadempienti alle obbligazioni gravanti sui fondi, coi criteri di cui al 3° capoverso dell'articolo 2.

I Decreti Reali che costituiranno le predette Società pel bonificamento dell'Agro Romano, potranno delegare ad esse tutte le facoltà spettanti al Ministero di Agricoltura rispetto a quei fondi i cui proprietari siano comunque già riconosciuti inadempienti e che verranno compresi in elenchi approvati definitivamente e senza rimedio alcuno dal Ministero di Agricoltura e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*. Inoltre potranno essere delegate alle Società stesse le facoltà di requisizione e occupazione immediata di terre nell'Agro Romano, spettanti al

Ministero di Agricoltura a termini del Decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918 n. 147.

I proprietari potranno sottrarsi all'espropriazione forzata concedendo le terre richieste dalle Società in enfiteusi perpetua e in affitto a miglioria, la cui durata sia conforme all'ultimo capoverso dell'art. 1571 del Cod. Civ., ovvero chiedendo di entrare a far parte della Società conferendo come apporto sociale il valore delle loro terre stimate da un perito a norma dell'art. 2.

Il Ministero di Agricoltura potrà disporre dei fondi della Cassa di colonizzazione dell'Agro Romano istituita dall'art. 12 della legge 17 luglio 1910, n. 491, per concedere premi di incoraggiamento non superiori a L. 50.000 pagabili a rate, a favore delle predette Società.

L'Ispettorato Generale del Bonificamento e delle Colonizzazioni dell'Agro Romano dovrà accertare che ogni Società premiata è adempiente al programma approvato dal Ministero di Agricoltura e possiede l'organizzazione tecnica occorrente pel conseguimento del suo fine.

Le Società predette sono ammesse a godere i mutui di favore ed i premi contemplati nelle leggi per l'Agro Romano, anche per l'esecuzione di progetti di estrazione dell'acqua del sottosuolo con mezzi meccanici o motori a vento, o per provvedere in qualsiasi modo l'acqua potabile o di irrigazione, o per utilizzazione di acqua delle fognature all'uopo concesse dai Comuni, o per imprese di aratura meccanica a favore dei Consorzi di proprietari.

Art. 9. — I contratti di affitto e subaffitto relativi ai terreni inscritti negli elenchi di cui all'art. 2, sono risoluti, senza diritto ad alcuna indennità, a favore delle Società che ne ottengono la concessione ai fini del presente Decreto e degli articoli 2 e 3 del Decreto Luogotenenziale 14 febbraio 1918, n. 147, sulla Mobilitazione Agraria.

Art. 10. — Nonostante qualsiasi patto contenuto nei contratti di affitto di fondi dell'Agro Romano, gli affittuari avranno diritto a compenso per i miglioramenti da essi attuati allo scopo di estendere e intensificare le colture alimentari, la frutticoltura e l'orticoltura.

Art. 11. — E' istituita a vantaggio della Cassa di Colonizzazione per l'Agro Romano una tassa di migliorazione, sui terreni saldi e incolti sfruttati a pascolo naturale, di L. 1 per ettaro fino a 50 ettari, di L. 2 da 50 ettari a 100, di L. 3 da 100 a 300 ettari, di L. 4 da 300 a 500 ettari, e di L. 5 oltre i 500 ettari. Saranno esentati dal pagamento della tassa i proprietari che dimostreranno di avere estese le colture e ottemperato alle prescrizioni delle vigenti leggi per l'Agro Romano.

Il provento della tassa di migliorazione è vincolato al conferimento di premi, che sarà decretato dal Ministro di Agricoltura su proposta del Consiglio Comunale, per i seguenti oggetti:

1°) premi di incoraggiamento per cooperative di lavori edilizi, ambulanti per l'Agro Romano, promosse e favorite dal Comune mediante uno speciale capitolato d'oneri a favore di chiunque voglia costruire case civili e coloniche nell'Agro, con speciale preferenza per le frazioni di Ostia e Fiumicino;

2°) premi di costruzione per ogni casa costruita dalle cooperative predette per conto di privati;

3°) premi di incoraggiamento a imprese e società per azioni, concessionarie del Comune per l'utilizzazione orticola della spazzatura e delle acque di fogna;

4°) premi per incoraggiamento di imprese, concessionarie dei terreni sterili del demanio comunale sottoposti al vincolo di rimboschimento e di riduzione a cultura industriale per la produzione di fibre tessili.

Per gli accennati scopi, nel primo quinquennio il Ministero potrà disporre anche di un milione su fondi attuali della Cassa di colonizzazione, da erogarsi, in aggiunta a quelli impegnati a norma dell'art. 8, su proposta del Consiglio Comunale.

Art. 12. — E' data facoltà al Ministero di Agricoltura di rendere obbligatori, a richiesta di agricoltori nell'Agro Romano, gli affitti a miglioria nel termine massimo previsto dall'ultimo capoverso dell'art. 1571 del Cod. Civ.

Il canone di affitto sarà stabilito dal Collegio arbitrale di cui all'art. 13 del testo unico 10 novembre 1905, n. 647.

Art. 13. — Chiunque intenda costruire centri di colonizzazione o borgate rurali di qualsiasi entità nell'Agro Romano, po-

trà domandare al Ministero di Agricoltura, colle forme stabilite nelle leggi per l'Agro Romano e a norma della presente legge, l'espropriazione per pubblica utilità del terreno occorrente, anche per l'impianto di piccoli poderi attigui alle case coloniche, e il Comune di Roma dovrà concorrere ai fini della impresa impiantandovi i servizi pubblici indispensabili.

L'imprenditore potrà godere dei mutui di favore e benefici stabiliti nelle vigenti leggi per l'Agro Romano.

Gli stessi benefici sono estesi alle imprese private di orticoltura; le quali potranno ottenere i mutui di favore anche per la sistemazione del terreno a scopo di irrigazione e impianto di aziende orticole.

* * *

Apertasi la discussione sulla relazione e sul progetto di legge di cui sopra, fu subito osservato dal Prof. Grisostomi, che il detto progetto era assai più vasto anche di quello che si era proposto il Consiglio Comunale e, d'accordo con l'On. Presidente, confermò che, a suo parere, il bonificamento dell'Agro Romano non rientrava nel compito della Commissione Reale, la quale, sapendo che dell'argomento si stava occupando una speciale Commissione Ministeriale, doveva evitare di trovarsi in contrasto con essa. Per ciò che poteva riguardare il Comune, confermava altresì di avere sempre sostenuto la industrializzazione nel senso in cui comunemente è intesa, senza cioè includere l'idea dell'industrializzazione anche agricola, e meno ancora del bonificamento che è compito riservato per legge, allo Stato.

Propose pertanto che la relazione fosse in tal senso riformata e limitata quindi alla sola parte che si attiene all'orticoltura, frutteti, ecc.

Anche il Comm. Orlando si pronunciò per lo stralcio dalla relazione di tutto quanto riguarda il bonificamento dell'Agro Romano, ritenendo che anche il risorgimento economico agricolo deriverà dallo sviluppo delle industrie.

Il Comm. Ratto contrappose, in linea pregiudiziale, che l'incarico conferitogli non ebbe tale limitazione, e che, comunque, egli aveva ritenuto opportuno inserire nella relazione il

risultato dei suoi particolari studi in merito al risorgimento agricolo della Capitale. Contestò l'affermazione che lo sviluppo della industria manifatturiera debba precedere quello dell'industria agricola, e dichiarò di ritenere che specialmente di quest'ultima dovesse interessarsi la Commissione Reale.

Accordatasi la Sottocommissione nel concetto di adottare la limitazione proposta dal Prof. Grisostomi, fu discusso circa il coordinamento da conseguire tra le disposizioni contenute nella relazione e quelle concernenti le condizioni di fatto e di diritto in materia di acque.

Quanto alla ubicazione e all'estensione della zona orticola, come fu fatto per quella industriale, si riconobbe non adattarsi allo scopo la indicazione topografica della zona; essere invece più acconcio indicare l'elenco dei terreni da assoggettarsi al vincolo della irrigazione obbligatoria, in quanto ogni terreno doveva essere scelto non già entro una determinata periferia, ma in località ove la irrigazione risultasse economicamente possibile. Fu infine, deciso di affidare al Comm. Ratto l'incarico di presentare una nuova relazione conforme ai criteri stabiliti dalla Sottocommissione.

* * *

Frattanto era stato emanato il Decreto Luogotenenziale 24 Aprile 1919 N. 662 che estende ad alcune zone della Provincia Romana le disposizioni del testo unico 10 Novembre 1901 N. 647 e della legge 17 Luglio 1910 N. 491 e stabilisce altri provvedimenti per la bonifica dell'Agro Romano. Questo Decreto che fu il risultato degli studi affidati alla Commissione Ministeriale, di cui si è fatto cenno, pur discostandosi, in massima, dai concetti esposti dai Commissari Belloc e Ratto nella loro relazione, comprende tuttavia molte disposizioni in armonia coi suddetti concetti, quale, ad esempio, quella riguardante i lavori occorrenti per l'allacciamento delle sorgive e la sistemazione di scolo con regolare e completo incanalamento delle acque (art. 2); i centri di colonizzazione agraria e la costituzione di centri abitati nei margini delle strade (art. 5); il finanziamento delle opere di bonifica e il piano regolatore stradale (art. 6

e 7); i consorzi obbligatori (art. 9) e più specialmente quelle riguardanti la facoltà conferita al Governo, allorchè non creda valersi del diritto di esproprio di cui alla legge del 1905, di concedere l'esecuzione dell'opera di bonifica, dopo avere accordato al proprietario un congruo termine, ad intraprenditori, a Società o ad Enti legalmente costituiti, mediante speciale convenzione che ne disciplini gli obblighi ed i diritti, sia di fronte allo Stato, sia di fronte al proprietario, il quale in questo caso dovrà cedere in affitto al concessionario, il fondo per tutto il tempo occorrente alla esecuzione dell'opera (art. 10).

* * *

Il Prof. Ratto limitandosi a studiare l'opportunità della creazione di una zona orticola nell'Agro Romano, mediante il vincolo speciale di irrigazione obbligatoria e di riduzione a coltura ortiva di terre che vengano riconosciute economicamente irrigabili e trasformabili in orto-frutteti sopratutto dal punto di vista del normale approvvigionamento della capitale, osservò, nella sua relazione, che questa proposta, è logica conseguenza della situazione giuridica creata alle terre dell'Agro Romano da tutta la legislazione speciale, storica e vigente, che assoggetti l'Agro a bonificamento obbligatorio nell'interesse della Capitale, e che se la trasformazione culturale è già resa obbligatoria, sotto pena di espropriazione, dalle leggi vigenti, non pare possa nascere dubbio alcuno che nelle zone facilmente irrigabili la notificazione delle prescrizioni culturali possa comprendere l'impianto di orto-frutteti, il cui reddito, a causa del crescente mercato di consumo della capitale, è largamente assicurato. Ma, allo scopo di facilitare siffatta trasformazione, rendere effettivamente obbligatoria l'irrigazione e garantire gli agricoltori, naturalmente interessati ad assicurare lo smercio dei loro prodotti sui mercati urbani, il Comm. Ratto riteneva necessario proporre i due seguenti articoli di legge e stabilire l'elenco delle tenute da assoggettarsi al *vincolo orticolo*.

Tale primo elenco, che dovrebbe essere man mano ampliato, a seconda dei bisogni, comprende le terre in cui il relatore, uditi i funzionari dell'Ufficio speciale del Genio Civile, aveva

riconosciuto concorrere le condizioni economicamente sicure di poter avere acqua sufficiente per irrigazione e forza motrice vicina per il suo sollevamento, nonchè facili mezzi di trasporto dei prodotti.

Il Comm. Ratto conchiudeva che le sue proposte costituivano un'integrazione delle vigenti leggi per l'Agro Romano e che non possono trovar posto che in una legge speciale per Roma giacchè la ragione delle leggi per l'Agro Romano è l'interesse nazionale del progresso agrario, che viene soddisfatto mediante un'obbligazione legale di bonificamento e colonizzazione gravate sull'Agro, mentre qui si tratta di convertire parte di quell'onere reale in una servitù annonaria a favore dell'Urbe, senza ledere punto il tornaconto del proprietario del fondo serviente.

Presentava quindi il seguente progetto di legge, avvertendo che speciali norme regolamentari potrebbero poi essere emanate per garantire e sviluppare il conseguimento dei suddetti fini.

Art. 1. — Le terre suscettibili di irrigazione e adattabili a orticoltura comprese nelle tenute iscritte nell'elenco allegato alla presente legge, sono dichiarate soggette a trasformazione culturale obbligatoria in orti e frutteti e vincolate all'approvvigionamento alimentare della Capitale del Regno. Esse sono privilegiate rispetto alla possibile concessione di derivazione di acque pubbliche, che sarà concessa gratuitamente dal Prefetto in base a progetti approvati dai Ministeri dei LL. PP. e dell'Agricoltura.

E' data facoltà al Comune di Roma di chiedere al Ministero di Agricoltura la iscrizione nell'elenco della zona orticola di altre tenute o porzioni di tenute, qualora ne venga dimostrata l'utilità pubblica.

Le terre iscritte nell'elenco sono soggette alle ordinanze dell'autorità comunale per quanto concerne le imposizioni delle colture, e le ordinanze municipali sostituiranno i piani di bonificamento, le notificazioni e le conciliazioni relative ai miglioramenti agrari da eseguire per cura dei proprietari a termini delle vigenti leggi per l'Agro Romano.

In caso di inadempienza da parte dei proprietari, trascorso il termine che verrà fissato dalle ordinanze predette, il Comune

avrà diritto di occupare le terre elencate facendone redigere lo stato di consistenza, il quale avrà valore ad ogni effetto di legge, e potrà ottenere direttamente o per mezzo di impresa concessionaria la espropriazione con decreto del Prefetto secondo le norme vigenti per l'Agro Romano.

Art. 2. — E' affidata al Comune di Roma la tutela economica della zona orticola obbligatoria nell'Agro Romano (a termini dell'articolo precedente) per quanto concerne il dovere di sorvegliare e promuovere la più sollecita trasformazione culturale occorrente ai bisogni dell'Annona Comunale, in armonia coi fini del bonificamento integrale e della effettiva colonizzazione, di competenza del Ministero di Agricoltura e disciplinati dalle vigenti leggi per l'Agro Romano.

Il Comune potrà promuovere e favorire con speciali agevolazioni ed, ove lo reputi opportuno, anche mediante sottoscrizioni di azioni a titolo di incoraggiamento, la costituzione di Società anonime o in accomandita di irrigazione, anche mediante le acque di fogna, di terre per impianti di orti, di aziende di frutticoltura o di viticoltura ed altre industrie agrarie, nonchè associazioni civili e commerciali e consorzi di diritto civile fra proprietari per imprese di aratura meccanica, per costruzioni di strade vicinali e agrarie, di case coloniche, e cooperative di vendita per lo smercio in Roma dei prodotti dell'Agro Romano.

Il Comune dovrà inoltre concedere ogni anno padiglioni o reparti o posteggi gratuiti privilegiati nei mercati urbani ai consorzi di produttori dell'Agro Romano e alle loro cooperative di vendita. Il Sindaco ripartirà la superficie di posteggio tra i mandatari dei consorzi e delle cooperative in ragione dell'importanza e quantità delle derrate che questi si saranno impegnati a fornire ai mercati comunali nelle loro proposte annuali al Comune.

Segue l'elenco delle tenute soggette ad irrigazione obbligatoria, a colture orticole ed altre colture industriali vincolate all'approvvigionamento alimentare di Roma.

1. Porto.
2. Magliana.
3. Casetta Mattei Pozzi.
4. Casetta Mattei Piacentini.
5. Casetta Mattei Battaglia.
6. Casetta Mattei Guttinger.
7. Pian due Torri.
8. Suburbio fra Pian Due Torri e Magliana.
9. Acquatraversa.
10 Inviolatella.
11. Crescenza.
12. Grottarossa.
13. Valchetta Cartoni.
14. Valchetta Piacentini
15. Pietra Pertusa.
16. Tor Mancina.
17. Monte di Papa.
18. Marcigliana.
19. Villa Spada.
20. Sette Bagni.
21. Ponte Salario.
22. Prati Fiscali.
23. Ponte Nomentano
24. Casal dei Pazzi.
25. Rebibbia.
26. Pratolungo.
27. Lunghezza.
28. Pantano.
29. Salone.
30. Rustica.
31. Cervara.
32. Cervelletta.
33. Bocca di Leone.
34. Grotta di Gregna
35. Acquabollicante.
36. Casalotto.
37. Gregna, S. Andrea e Quadrato Doria.
38. Acquasanta.
39. Caffarella.
40. Tre Fontane
41. Ponte Buttero
42. Valchetta Rocchi.
43. Valchetta Mancini.
44. Acquacetosa.
45. Torrino.
46. Risaro.
47. Malafede.
48. Monti S. Paolo.
49 Ostia.

* * *

Ripresentato alla Sottocommissione il progetto di legge, il Presidente Principe Colonna, cui si associò il Duca Lante, espresse l'avviso che, anzichè assoggettare al vincolo per l'orticoltura obbligatoria le tenute comprese nell'elenco, si sarebbe potuto far voti al Governo perchè, nella revisione dei piani di bonifica, sia fatto obbligo ai proprietari di ridurre a coltura ortiva le tenute o parte di esse facilmente irrigabili ed adatte.

Fu osservato altresì che sarebbe stato il caso di proporre il rimboschimento delle spallette e l'utilizzazione a viticoltura dei terreni collinosi, ma il relatore rispose che tali provvedimenti rientrano già negli scopi della legge generale.

La Sottocommissione approvò, tuttavia, con qualche e-

mendamento, la relazione e il progetto di legge nonchè l'elenco delle tenute allegato al progetto stesso.

Conclusioni della Commissione Reale. — Presentato il progetto in seduta plenaria, furono fatte alcune osservazioni in merito alle deroghe proposte per la costruzione delle abitazioni rurali che debbono essere sì economiche, ma anche igieniche, e fu rilevato che, data la difficoltà di trovare terreni adatti alla coltura ortiva, si rende necessario l'affitto dei terreni a poco prezzo se si vuole raggiungere lo scopo.

Sulla costruzione di abitazioni economico-igieniche si ritenne non dovesse specificarsi il sistema della loro costruzione, che esula, del resto, dalla competenza della Commissione Reale, mentre per ragioni d'igiene e di edilizia non potrebbero discostarsi da quelle regolamentari, ma il relatore osservò che date le odierne difficoltà che si incontrano per le costruzioni, e l'urgenza di provvedere ai ricoveri per facilitare la coltura dei terreni, il sistema proposto era una necessità transitoria che non deve impedire l'osservanza nelle costruzioni in parola delle norme igieniche.

Alla tutela economica della zona orticola che l'articolo 2 affiderebbe al Comune, il Comm. Orlando, quale Assessore preposto all'Ufficio Municipale dell'Agro Romano, dichiarò che il Comune non potrà mai attuare quanto in detto articolo è stabilito, non avendo organi adatti, non essendovi preparato e mancando di disponibilità di bilancio.

Circa il vincolo annonario si espresse sfavorevolmente il Comm. Leonardi, osservando che, se si produrranno molte ortaglie, superiori al bisogno della città, non vi è ragione d'impedirne l'esportazione. Fu infine richiesta dal prof. Mengarini la soppressione dell'elenco delle terre vincolate alla coltivazione orticola, nella considerazione che un vincolo così gravoso non possa imporsi con un semplice allegato ad una legge. Propose, pertanto, che l'elenco fosse sostituito dalla semplice dichiarazione che il Comune di Roma chiederà, volta per volta, al Ministero dell'Agricoltura l'applicazione del vincolo in parola.

La Commissione deliberò che il progetto di legge restasse

costituito da un solo articolo, che fu approvato nei termini appresso trascritti, disponendo che il contenuto del proposto art. 2, fosse trasformato in un voto della Commissione Reale all'Amministrazione Comunale. Fu altresì deliberato che l'elenco delle terre suscettibili di coltivazione orticola, fosse allegato, in forma indicativa, alla relazione sul progetto di legge.

Progetto di legge. — *Articolo unico.* — Allo scopo di migliorare l'approvvigionamento alimentare della Capitale, le terre nel Comune di Roma suscettibili d'irrigazione ed adattabili ad orticoltura, saranno, su domanda del Comune e su parere della Commissione di vigilanza per l'Agro Romano, dichiarate, con Decreto del Ministero di Agricoltura, soggette a trasformazione culturale obbligatoria in orti e frutteti.

Esse saranno privilegiate rispetto alla possibile concessione di derivazione di acque pubbliche, che verrà fatta gratuitamente, in base a progetti approvati dalle autorità competenti.

Il Ministero di Agricoltura, sulla richiesta del Comune di Roma, potrà, qualora si verifichino ragioni di pubblico interesse che lo consiglino, ordinare, sempre su parere della Commissione di vigilanza sull'Agro Romano, lo svincolo dall'obbligo della trasformazione culturale in orti e frutteti di qualche fondo o di parte di esso.

Le terre, come sopra vincolate, saranno soggette alle ordinanze dell'autorità Comunale per quanto concerne le imposizioni delle colture, e le ordinanze municipali sostituiranno i piani di bonificamento, le notificazioni e le conciliazioni relativi ai miglioramenti agrari da eseguire per cura dei proprietari a termini delle vigenti leggi sull'Agro Romano.

In caso d'inadempienza da parte dei proprietari, trascorso il termine che verrà fissato dalle ordinanze predette, il Comune avrà diritto di occupare le terre vincolate facendone redigere lo stato di consistenza, il quale avrà valore ad ogni effetto di legge, e potrà ottenere direttamente o per mezzo di impresa concessionaria la espropriazione con decreto del Prefetto secondo le norme vigenti per l'Agro Romano.

VI.

Insegnamenti Industriali, Professionali, Commerciali ed Agricoli.

Proposte della Commissione comunale. — Una delle importanti questioni che si propose la Commissione Comunale fu quella dei provvedimenti occorrenti per sviluppare e meglio indirizzare in Roma un vero e proprio insegnamento professionale.

La Commissione (relatore l'Assessore Comm. Leonardi, delegato alle Scuole facoltative) premetteva che l'avvenire dell'Industria italiana è principalmente fondato nell'insegnamento professionale e che debbono perciò, attraverso questo, formarsi maestranze, e, più che maestranze, capitecnici, direttori di fabbriche ed ingegneri capaci di creare una produzione schiettamente nazionale; debbono formarsi agenti di commercio capaci di conoscere e di conquistare le grandi vie del traffico e i mercati internazionali. E poichè è provato che lo stesso capitale straniero non preme sulla industria di un paese con un controllo realmente pieno e difficile a rimuovere, se questo controllo non è esercitato da capacità tecniche dell'industria, tali capacità occorre creare se si vuole risollevare la produzione nazionale, liberarla da ogni servaggio straniero, darle nuovo e vastissimo impulso.

La creazione delle capacità tecniche, scriveva il Comm. Leonardi nella sua pregevole ed elaborata relazione, significa effettivamente il primo passo verso il riscatto dell'industria italiana. Significa per Roma — che in questo campo è (sarebbe

illusorio e superfluo nasconderselo) assai indietro — una condizione essenziale per rappresentare, come vuole e deve, una parte notevole nel rinnovamento economico del paese.

Affermava quindi che alla creazione delle capacità non si addiviene se non attraverso l'insegnamento professionale, e riservandosi di vedere in seguito quali forme, quali tendenze di quest'insegnamento sieno — presso la popolazione operaia romana — le più adatte e le più convenienti per la creazione sollecita di maestranze operaie e di capacità direttive, riportava ciò che è nel presente l'insegnamento professionale in Roma, secondo il quadro che ne faceva una relazione dell'Ufficio comunale per le scuole facoltative in data del 20 giugno 1916.

La relazione sottoposta all'on. Giunta Comunale dall'attuale Sindaco prof. Adolfo Apolloni, in quel tempo Assessore per le scuole facoltative, (medie e professionali del Comune), distingue l'insegnamento maschile da quello femminile, e così accenna agli ordinamenti e al funzionamento dell'uno e dell'altro:

A). Scuole maschili.

« 1. — *Insegnamento artistico industriale.* L'insegnamento artistico industriale è dato, in prima sede, nella « Scuola preparatoria alle Arti ornamentali »; istituto municipale serale, dove s'impartiscono lezioni di disegno pittorico e industriale, prospettiva, architettura e geometria, pittura ad encausto e ad affresco, plastica, intaglio in marmo ed in legno.

La scuola oltre che servire di preparazione all'entrata nel Museo artistico-industriale, è anche fine a sè stessa.

Viene dopo la « Scuola preparatoria » il « Museo artistico-industriale » dove, normalmente di sera, è impartito l'insegnamento di grado superiore per la pittura decorativa, la plastica ornamentale, il cesello, l'architettura ornamentale. V'è anche annessa una sezione per il magistero artistico industriale.

Il Museo artistico-industriale non è istituto comunale. Il Comune però contribuisce al suo mantenimento col contributo

annuo di L. 10.000, concedendo inoltre l'uso del locale dove il Museo ha la sua sede.

2. — *Insegnamento industriale*. Vi provvedono le « Scuole serali comunali degli Artieri » con tre sedi principali e tre succursali situate nei diversi quartieri della città. Funzionando di sera e non avendo laboratori, esse impartiscono necessariamente un insegnamento soltanto teorico che comprende: la linea generale, il disegno professionale, poi l'aritmetica e la geometria, la tecnologia e materia tecnica, e, come complemento, i principi della fisica, della meccanica e della chimica tecnologica.

Le scuole sono frequentate da operai e apprendisti delle industrie meccaniche ed elettrotecniche delle arti edilizie, fabbrili, del legno ed affini; gli allievi, coordinando con le lezioni serali il tirocinio pratico che compiono presso le officine e i cantieri della città, riescono a perfezionarsi nell'esercizio del proprio mestiere ed a raggiungere una superiorità indiscussa sugli altri operai non frequentanti le scuole.

Sono annessi alle medesime una Scuola d'arte muraria, un Corso per assistenti edilizi e un Corso per operai elettricisti e gassisti, tutti e tre serali e ad insegnamento teorico; completato, solo per il terzo, da esercitazioni pratiche di laboratorio pure serali.

Queste le attuali Scuole maschili pubbliche comunali o su cui il Comune ha diretta ingerenza.

Oltre ad esse, vi sono in città altre scuole private di disegno professionale serali; due, diurne, dipendono da altri enti e sono: quella dell'Ospizio di San Michele e quella dell'Orfanotrofio di S. Maria degli Angeli; esse impartiscono un insegnamento teorico pratico, giovandosi dei propri laboratori, limitato, s'intende, ai giovani ricoverati negli Istituti stessi.

B). Scuole femminili.

« All'insegnamento professionale femminile è provveduto in Roma, senza dubbio, più ampiamente e più efficacemente che a quello maschile; scarse tuttavia, in confronto al numero delle ragazze che, dedicandosi ai lavori femminili, avrebbero bi-

sogno di metodica e accurata istruzione, sono le esistenti istituzioni scolastiche.

Senza parlare del « Corso popolare » esistente in tutte le scuole elementari urbane, dove l'insegnamento professionale è limitato al cucito ed alla maglieria, anzi agli elementi di tali lavori, è a far parola della Scuola comunale professionale « Margherita di Savoia » la quale è il massimo istituto del genere esistente in città, dove circa quattrocento allieve annualmente si istruiscono in ogni specie di lavoro e, contemporaneamente, in quegli elementi di cultura generale indispensabile ai giorni nostri a qualsiasi operaia che voglia appena elevarsi sul livello comune.

La Scuola ha laboratori di biancheria, modisteria, ricamo, trine, fiori artificiali, maglieria, rammendo, stiro; v'è poi anche l'insegnamento pratico del « buon governo della casa e della cucina ».

Nel parallelo corso di cultura generale, le allieve imparano italiano, francese, inglese, aritmetica, e computisteria, merceologia, calligrafia, economia domestica, igiene, elementi di storia dell'arte industriale.

L'insegnamento del disegno in tutti i corsi dà carattere prevalentemente artistico a quasi tutti i lavori che esegue la scuola.

Sono annessi al corso principale quotidiano:

1° Un corso festivo di lavoro;

2° Un corso speciale di lavoro nel giovedì;

3° Un corso magistrale di lavoro.

In essi imparano la tecnica dei lavori quelle allieve che non possono frequentare il corso diurno; l'ultimo, quello magistrale, autorizzato dal Ministero della Pubblica Istruzione, abilita all'insegnamento dei lavori muliebri nelle scuole complementari e normali, nelle scuole professionali, nei corsi popolari delle scuole elementari.

Le relazione della Commissione Comunale aggiungeva, a guisa di conclusione, per le scuole maschili, che « se Roma possiede un discreto numero di scuole serali per il miglioramento di coloro che già esercitano un mestiere, difetta invece di scuole professionali diurne provviste di laboratori per ac-

cogliere ed avviare al lavoro tutta la massa dei giovani figli del popolo che, compiuto il corso di istruzione elementare obbligatorio, debbono presentemente percorrere il loro tirocinio pratico in botteghe, officine e cantieri, dove, salvo pochissime eccezioni, incominciano col fare i servi agli operai ed ai padroni attraverso un *apprentissage* umiliante e deprimente, senza parlare poi dello scarso profitto pratico, per mancanza di metodo e della conoscenza del disegno o per errato concetto d'insegnamento da parte d'incolti capi d'arte, e delle deplorevoli condizioni igieniche di molti luoghi di lavoro ».

Critiche sostanzialmente identiche muoveva la relazione a proposito dell'unica Scuola professionale femminile:

« E' male — proseguiva il documento del Comune — che nella città, così vasta e così ricca di giovane elemento femminile, non esista che una Scuola professionale comunale.

« E' ben vero che altre, private, ne sono state istituite nei vari quartieri, ed alcune dànno anche buoni frutti e sono perfino sussidiate dal Governo e dal Comune.

« Ma, sia per deficienza di mezzi, sia per altre ragioni, l'insegnamento professionale resta limitato ad un numero esiguo di allieve, in confronto a quelle che potrebbero profittare di consimili istituzioni scolastiche. Si aggiunga che fra le scuole e i laboratori privati mancano completamente quei rapporti scambievoli che sarebbero necessari affinchè gli uni risentissero la benefica influenza delle altre.

« Ne risulta che gli inconvenienti lamentati circa l'istruzione pratica dei maschi costretti al tirocinio nelle botteghe ed officine private, hanno il loro riscontro anche per quello che riguarda le femmine. Sono centinaia e centinaia le ragazze inviate, quasi bambine ancora, nei laboratori di sarte, modiste, cucitrici in bianco, calzettaie, ecc., ove, poco aiutate didatticamente, il più delle volte esposte moralmente, se alcune riescono a diventare operaie provette e a sfuggire ad un eterno *apprentissage* lo debbono più alla loro costanza, intelligenza e buona volontà, che al concorso effettivo, che manca, dell'insegnamento razionale di laboratorio ».

Ma altri rilievi poneva in evidenza l'esame delle istituzioni scolastiche professionali di Roma:

« I. — Nessun istituto è governativo. Può aspirare a questa qualifica solo in parte il Museo artistico-industriale, che meglio potrebbe dirsi consorziale — ad ogni modo ibrido nella sua costituzione attuale — suscettibile di miglioramenti e di un avvenire, solo quando sarà interamente trasformato nell'Istituto superiore professionale.

II. — Gli istituti municipali sono sorti sporadicamente in diversi tempi senza un piano preordinato ed organico; attestano della buona volontà di chi, sia pure con un preciso presentimento dell'avvenire, ebbe a fondarli, e degli insegnanti (di cui alcuni valentissimi) che vi prestano l'opera loro. Ma nulla più.

III. — Prevale assolutamente in tutti questi istituti, in quelli municipali come in quelli che dipendono da altri enti e da privati, un indirizzo che va a tutto scapito delle finalità pratiche e di tecnica industriale che siffatte scuole dovrebbero avere. Le Scuole degli artieri tendono a divenire scuole artistiche industriali; la Scuola preparatoria alle arti ornamentali, il Museo artistico-industriale, l'Istituto di S. Michele, tendono ad essere altrettante Accademie di Belle Arti, si accresce il numero degli artisti, dei professori abili più o meno, senza clientela, e si accresce il numero degli spostati.

* * *

Esposto tale quadro sintetico per offrire una comprensiva visione delle condizioni e delle deficienze dell'insegnamento industriale e artistico-industriale di Roma, la Commissione Comunale si dichiarava convinta che una riforma organica era indispensabile ed indilazionabile, e formulava un programma generale di riforme che è importante riassumere.

La Commissione rilevava anzitutto che il progetto studiato dall'Ufficio delle scuole facoltative con la relazione di cui si è data notizia, si riportava alla classificazione del Ministero di Industria e Commercio stabilita con legge 14 luglio 1912, n. 854 e regolamento 28 giugno 1913, n. 1014. Premesso pertanto che le scuole artistiche industriali avrebbero dovuto limitarsi ad istruire gli allievi nelle arti orna-

mentali applicate all'industria (pittura decorativa, plastica ornamentale, intagli in marmo e in legno, incisione, arti grafiche, arte del libro, fotografia, cuoi lavorati, ecc.) e le scuole industriali essere dirette all'insegnamento tecnico relativo all'industrie propriamente dette (meccaniche, elettrotecniche, edilizie, fabbrili, del legno ed affini), il progetto seguiva la classificazione voluta dalla legge, dividendo per l'uno e l'altro ramo dell'insegnamento le scuole professionali maschili e femminili in:

Scuole di primo grado;
Scuole di secondo grado;
Scuole di terzo grado.

Secondo i propositi della riforma e i programmi ministeriali, queste scuole, in tutti i tre gradi, sono scuole di avviamento. Le scuole di primo grado debbono dare la coltura elementare, come avviamento all'esercizio di un'arte o di un mestiere, ai giovanetti, che, prosciolti dall'obbligo dell'istruzione o superato l'esame di maturità, intendano dedicarsi al lavoro. L'insegnamento ha la durata di tre anni ed è pratico, impartito nel laboratorio annesso alle scuole, e teorico, opportunamente intercalato fra le quotidiane esercitazioni.

Le scuole di secondo grado, destinate ad impartire le cognizioni pratiche, di ordine più elevato per formare futuri capioperai, hanno la specialità della ripartizione didattica a seconda delle varie industrie manifatturiere ed artistiche cui vorranno dedicarsi gli allievi.

La scuola di terzo grado, divisa anch'essa in artistico-industriale e industriale, dà la coltura teorico-pratica più elevata, tale che i licenziati dalla sezione industriale siano capaci di disimpegnare le mansioni di capo-tecnico e di perito industriale e i licenziati dalla sezione artistico--industriale divengano abili artefici o capi d'arte; provvede inoltre ai corsi di magistero artistico-industriale.

A tutte queste scuole sono annessi dei corsi tecnici serali o festivi, sempre per non venire meno allo scopo di migliorare gli operai occupati; corsi prevalentemente di tirocinio.

Non dissimile ripartizione, con gli adattamenti voluti dalla diversità di materia, si propone nella riforma progettata per

le Scuole professionali femminili, anch'esse distinte in scuole di primo, secondo e terzo grado.

Le scuole di primo grado maschili dovrebbero essere sette, in diversi punti della città centrali o periferici, ed essere industriali od artistico-industriali con prevalenza dell'una sull'altra sezione, secondo le speciali esigenze del quartiere; tre sedi si proporrebbero per le scuole di secondo grado maschili. Le scuole di primo grado femminili si potrebbe studiare di annettere al corso popolare di ciascuna scuola elementare; e due, in due diversi quartieri, sarebbero in tutto le scuole di secondo grado.

La scuola di terzo grado, con sezioni maschili e femminili, dovrebbe trovar luogo nell'Istituto nazionale professionale che lo Stato deve istituire in Roma a norma della legge 14 luglio 1912, n. 854.

Venendo alle proposte suscettibili di immediata attuazione, la Commissione Comunale avvertiva che il suddetto programma, che la Giunta comunale di Roma aveva accettato fin dal giugno 1916, rappresenta un piano organico, concepito con larghezza di vedute, non disgiunto da un senso di praticità che lo fa rappresentare come il miraggio a cui deve tendere la volontà dell'Amministrazione comunale di Roma per un riordinamento dell'insegnamento nelle sue scuole professionali. Ma non è men vero che le esigenze attuali in ragione della necessità di una immediata, più che rapida, educazione professionale delle masse proletarie, richiedono di accelerare i tempi, e, pur mantenendo intatta la visione della riforma finale, cercare frattanto di toccare fra i primi il porto di arrivo.

Tale proposito appare tanto più evidente quando si pensi che il suddetto piano di massima è fondato sull'ordinamento dato alle scuole professionali dal Regolamento 22 giugno 1913, n. 1014, esecutorio dalle Legge 14 luglio 1912, n. 854; e che posteriormente alla sua approvazione da parte dell'on. Giunta fu ordinata dal Ministro De Nava la revisione della Legge 1912 e del Regolamento e dei programmi del 1913, che diede luogo al disegno di legge presentato alla Camera dal Ministro pre-

detto, il 18 dicembre 1916, cui seguirà a breve scadenza, a quanto pare, altro disegno di legge, proposto dall'on. Ministro della Pubblica Istruzione, per la riforma di quel Corso popolare annesso alla Scuola elementare, il quale ha tante ragioni di contatti e affinità con le Scuole professionali di primo grado. E' un opportuno movimento di riforme in Italia; che se la Legge del 1912 sull'istruzione professionale e i regolamenti e i programmi cui essa diede vita rappresentano un punto fermo di grande importanza, in quanto furono in questa materia la prima regola giuridica amministrativa didattica, è pur vero che l'esperienza e la rivoluzione economica prodotta dalla guerra ha scosso, anche nel campo dell'insegnamento professionale, concetti e preconcetti, onde è vecchio ed insufficiente quel che tre anni or sono sembrava giovane e ardito, e le realtà nuove che si impongono determinano nuovi concetti ed altre direttive. E' un opportuno movimento che si verifica anche presso altre nazioni, le quali, come l'Italia, più ebbero a soffrire e a temere dall'espansione economica straniera: per la prima la Francia, dove la riforma dell'insegnamento professionale è tema appassionante di discussioni, di studi e di proposte nel Parlamento e nella stampa.

Era perciò necessario procedere per gradi, e ciò era suggerito non solo dallo studio della riforma generale dell'insegnamento professionale, iniziato e già condotto a buon punto dall'Amministrazione comunale con opportuni stralci dal progetto deliberato in massima dalla Giunta comunale, ma bensì dalla considerazione che dalle definitive disposizioni di legge verrà pur fatta, una volta per sempre, una ben chiara e sicura distinzione degli obblighi statali e di quelli degli enti locali, rispetto alle scuole professionali.

Dunque, anche sotto questo punto di vista, più opportuno appariva limitarsi alle urgenti, evidenti necessità del momento, che sono necessità immediate del dopo guerra.

Del resto, la medesima Commissione Governativa, la quale preparò il disegno di legge De Nava, ebbe la preoccupazione di non intralciare coi suoi lavori le iniziative pratiche di immediata attuazione, e fino dalle sue prime sedute, anticipava

sulla propria relazione generale il seguente ordine del giorno in cui enunciava i principali postulati alle sue conclusioni.

« La Commissione ritiene che per la preparazione intellettuale tecnica delle maestranze in relazione alle esigenze delle industrie e alla finalità di progressivo elevamento delle classi operaie:

1. Urga estendere la scuola popolare operaia triennale (scuola professionale di primo grado) in modo che sostituisca, quando non sia sorto, il corso popolare, o che ne integri, con accordi col Ministero dell'istruzione, l'attuazione, rendendo obbligatoria agli allievi la frequenza anche per gli insegnamenti complementari a quelli già obbligatori per la legge 1904, fermo restando che la scuola popolare operaia, specie nel primo biennio, debba rimanere istituto precipuamente di coltura generale intesa alla preparazione generica alla vita del lavoro ed al sondaggio delle attitudini degli allievi e delle allieve.

2. Occorra istituire, anche in applicazione dell'art. 2 della legge e 25 del regolamento organico per l'insegnamento professionale, per i giovani operai fino ai 18 anni, corsi complementari diretti a completare la preparazione tecnica per la formazione intellettuale e stabilire che tali corsi ordinari con quelle modalità ed in quei limiti che siano consentiti dalle esigenze delle industrie e delle diverse località, abbiano luogo, durante la giornata di lavoro, in ore settimanali retribuite dagli industriali e che siano di obbligatoria frequenza per gli allievi.

3. Occorra pure dare il dovuto appoggio ed incremento ai corsi ed alle scuole serali, festive di morta stagione specializzate, alle quali, con sforzo mirabile, i giovani lavoratori chieggono complemento di istruzione per superare le difficoltà che la vita quotidiana di lavoro loro presenta e per assurgere ad un più elevato perfezionamento intellettuale e tecnico.

4. Occorra dare, con borse di studio, la possibilità ai lavoratori di frequentare, abbandonando temporaneamente l'officina per determinati periodi trimestrali, semestrali, annuali, scuole speciali di perfezionamento tecnico ed artistico esistenti solo in determinate località, e che, per la natura degli insegnamenti che impartiscono, richieggono nell'allievo conti-

nuità di studio e di occupazioni presso stabilimenti atti a procurare loro particolare perfezionamento tecnico».

Dall'ordine del giorno surriferito, la Commissione Comunale desumeva come giovasse allora più che mai di stralciare da ogni più vasto progetto i provvedimenti d'urgenza, attenendosi, in tutto ciò che fosse possibile, alle direttive tracciate dall'ordine del giorno della Commissione Ministeriale.

Riportava pertanto il disegno delle attuazioni immediate, di quello cioè che occorre fare subito nei diversi rami e gradi di istruzione professionale nella città di Roma che si crede utile di trascrivere quasi integralmente.

Le scuole operaie in Roma - Le scuole per gli artieri.

« Il Governo non ha in Roma nessuna di quelle scuole industriali di carattere generale che ha istituito ad Aquila, Belluno, Benevento, Cagliari, Catanzaro, Cesena, Cosenza, Fermo, Imola, Messina, Milano, Napoli, Pisa, Pistoia, Reggio Calabria, San Giovanni e Vicenza; nè alcuna di quelle Regie scuole industriali speciali di cui pur sono dotate Arpino, Cosenza, Napoli e Prato per la tessitura e la tintoria; Bibbiena per i montatori elettricisti; Como per il setificio; Grottaglie per la ceramica; Milano per cartiere, fibre tessili e per la scuola del libro; Torino e Napoli per conceria e industria delle pelli; Stia per le piccole industrie forestali; Agordo, Caltanisetta ed Iglesias per le industrie minerarie: nè alcune di quelle Regie Scuole d'Arti e Mestieri che ha creato o contribuito a creare ad Acqui, Arezzo, Ascoli Piceno, Atri, Avellino, Bari, Castrovillari, Catania, Como, Conegliano, Foligno, Forlì, Genova, Livorno, Macerata, Napoli, Piazza Armerina, Pontedera, Potenza, Salerno, Sassari, Savona, Siena, Spezia, Terni, Treia, Treviso e Vittorio.

A Roma non esistono che le scuole serali per gli artieri, così meschinamente sussidiate dal Governo che — può in effetti dirsi — sono a tutto carico del bilancio comunale.

Le Scuole serali per gli Artieri rappresentano in Roma quanto di meglio ha prodotto l'iniziativa locale nel campo dell'insegnamento industriale. L'istituzione si fonda sul concetto che

molti giovanetti, costretti dal bisogno a lavorare durante la giornata non possono frequentare le scuole diurne, mentre riesce loro possibile di dedicare le ore serali all'arricchimento della loro coltura generale. Annesse alle scuole per gli Artieri, sorgono, come vedemmo, alcune sezioni specializzate (per esempio: arti murarie, operai gassisti).

Queste sezioni specializzate e questi corsi di perfezionamento è necessario, ora, in Roma, avvivare e moltiplicare. Accanto alle scuole di avviamento, delle quali abbiamo auspicato la fondazione, questi corsi debbono rappresentare l'acceleramento della carriera, e spesso il tirocinio non solo per giovanetti, ma anche per operai già fatti adulti. Prima che le scuole in parola riescano ad avere vita sicura e a dare i loro frutti, i corsi suddetti possono in qualche guisa tenerne luogo (come del resto avviene in altre città grandi) purchè sieno sufficientemente dotati di mezzi e sopratutto forniti di ciò di cui le scuole per gli Artieri, ed i corsi speciali ad esse annessi, mancano presentemente del tutto; e cioè di laboratori, di materiale e di capi d'arte per le esercitazioni pratiche.

In corsi siffatti l'insegnamento deve essere prevalentemente tecnico. L'operaio che ha fatto alla meglio il suo tirocinio in una officina privata, quasi sempre o incompletamente o troppo specificamente dotata, quest'operaio il quale per i difetti dell'insegnamento industriale nella nostra città manca delle basi di una buona coltura generale e si può considerare quale un autodidatta, troverebbe in questi corsi serali di poche ore alla settimana il complemento delle proprie cognizioni tecnico-industriali. Nella pratica del suo lavoro non apparirebbe più un automa, ma perverrebbe poco alla volta a ragionare, a rendersi conto del suo modo di comportarsi, fino ad allora inconscio, nel lavoro; integrerebbe delle necessarie notazioni teoriche la sua affrettata preparazione pratica, e la teoria d'altronde non gli sembrerebbe arida ed astratta, perchè vivificata dall'azione. Gli insegnamenti non arrestati essi stessi alla teoria, sarebbero confortati da larga pratica in laboratori non più ristrettamente dotati o troppo specializzati, ma sufficienti alla illustrazione sperimentale degli insegnamenti meccanici generali. Le lezioni dovrebbero aver luogo nelle ore se-

rali dei giorni feriali; agli esperimenti di laboratorio potrebbe darsi maggior svolgimento anche nel mattino dei giorni festivi. I laboratori dovrebbero altresì essere aperti anche per alcune ore diurne dei giorni feriali a disposizione dei giovani che alla sera frequentano la scuola degli artieri e non avessero proprie occupazioni durante il giorno. I laboratori dovrebbero essere aperti tutto l'anno, non concependosi, industrialmente, periodi di vacanze. Si raggiungerebbe, mediante il sistema proposto, un doppio intento: si avviverebbero dall'insegnamento pratico di laboratorio le Scuole serali degli artieri, pur senza turbarne l'organismo, e avvicinandole a quell'istituzione del « Discepolato » che in Germania seppe in pochi anni affrettare, sopratutto nei primi tempi della trasformazione industriale di quella nazione, la preparazione delle maestranze; d'altra parte gli allievi delle scuole serali che di giorno non hanno occupazione di sorta, troverebbero nella scuola municipale, fra esperienze di giorno e lezioni di sera, un corso veramente perfetto di preparazione tecnologica e pratica. Aggiungiamo che così non si fondano scuole nuove ma si integrano, si trasformano, si modernizzano istituzioni esistenti, le quali pur hanno una propria tradizione e si soddisfa alle esigenze del momento provvedendo subito in Roma alla formazione di maestranze per il dopo guerra. Tra i voti della Commissione Ministeriale nell'ordine del giorno riferito più innanzi, è appunto quello di « dare appoggio ed incremento ai corsi ed alle scuole serali, festive, di morta stagione specializzate, ecc. », al che le suddette conclusioni sembra si adattino in modo da sperare non manchi a questa, o a simili immediate iniziative che il Municipio di Roma voglia prendere, l'appoggio finanziario nonchè morale, del Governo.

« In pari tempo dovrebbero eccitarsi e favorirsi dal Comune la formazione di particolari scuole di carattere più specificatamente professionale, mercè la cooperazione degli industriali e degli operai, delle associazioni padronali e delle associazioni professionali. Non vi è classe in Roma che debba essere indifferente alla trasformazione economica e all'incremento industriale della città; non è dubbio che tutte debbono portare il loro contributo alla formazione di nuove maestran-

ze e al miglioramento delle esistenti. Presso codeste organizzazioni il Comune dovrà intervenire, o per mezzo dell'Ufficio comunale del lavoro, o direttamente a fine di migliorare le qualità dei lavoratori e la loro coltura generale e tecnica. Queste scuole specializzate hanno dato notevoli frutti fuori d'Italia e in Italia stessa (a Milano l'insegnamento professionale è quasi nella sua totalità dovuto all'iniziativa individuale, intervenendo Comune, Governo ed Enti locali soltanto in via di contributo): in Roma ne è ottimo esempio il Corso per operai gassisti a cui la Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma largamente contribuisce, perchè da essa trae i migliori suoi agenti.

Così senza scosse, ma in breve tempo, si muterà l'artigianato di Roma, per varie cause tralignato dalle vecchie ottime condizioni in un istruito proletariato industriale. Sarà questo nuovo proletariato ad affrontare i primi passi della conquista di un nostro posto, del posto di Roma nella produzione nazionale, subito dopo la vittoriosa pace italiana.

Nel campo dell'insegnamento professionale ristretto alla meccanica qualche cosa è già stato fatto con il Corso degli allievi tornitori in metallo, che fiorisce per le esercitazioni del laboratorio-officina della Scuola di applicazione degli ingegneri a San Pietro in Vincoli. Questo insegnamento, amministrativamente annesso alle Scuole per gli artieri, sorto per la necessità di istruire operai capaci alle officine per il munizionamento durante la guerra e che comprende corsi non più lunghi di 60 giorni, fu istituito dalla on. Amministrazione comunale sullo scorcio dell'autunno 1915 per iniziativa del professor Adolfo Apolloni. Le lezioni teoriche si impartiscono presso la Scuola degli artieri di via San Basilio. Si è sperimentato anche di istruire gli allievi oltre che presso l'officina-scuola di San Pietro in Vincoli, presso officine meccaniche della città esercite da liberi industriali; ma i risultati non troppo felici della prova hanno confermata la regola della scarsa adattabilità delle aziende industriali private alla iniziazione scolastica degli allievi.

Si è dovuto pertanto limitare il numero delle iscrizioni. Tuttavia in meno di un anno si ebbero cinque turni di corsi: che comprendevano nella totalità 317 operai iscritti, dei quali 154 risultarono presenti agli esami e quasi tutti idonei. A questi, della categoria degli operai, vanno aggiunti i giovani della categoria degli studenti secondari che una patriottica iniziativa del Ministero della pubblica istruzione sollecita a questa iscrizione. Fino al 16 Ottobre 1916 il numero degli studenti delle scuole medie di Roma iscritti al corso per i tornitori in metallo era di 125, dei quali 70 erano risultati presenti agli esami e 58 idonei.

Se si pensa che le domande di ammissione superarono in modo confortante la capienza dei corsi, non si va errati pensando che questi primi corsi creati per le necessità della guerra, rappresenteranno la matrice delle maestranze romane del tempo di pace, siccome si augurava il Comm. Leonardi, riaffermando, — qual relatore del bilancio comunale di previsione per il 1916 — la necessità della trasformazione economica di Roma e dell'avviamento, appunto attraverso le industrie di guerra di una idonea maestranza. Il Comm. Leonardi si diceva lieto di vedere che il primo esperimento si è vittoriosamente affermato, e lieto altresì nella sua qualità di Assessore per le scuole facoltative, di assicurare ogni suo volentoroso sforzo, non solo per ottenere quelle maggiori dotazioni di mezzi e di laboratori di cui come si è visto, necessitano le Scuole per artieri ad una intensa preparazione delle maestranze per il dopo guerra, ma anche in questo più ristretto campo dei Corsi per tornitori in metallo. Corsi rivelatori e ammaestratori, attraverso alle opere di guerra, di energie proletarie che meravigliosamente si dovranno ora affermare nelle industrie di pace.

Questo per le scuole maschili; per la Scuola professionale femminile, il relatore annunciava che dietro sua proposta, la Giunta deliberò di assegnare, non appena sarà libero dai servizi militari che precariamente l'occupano, l'edificio di Piazza d'Armi dove ebbe sede la Mostra Etnografica, a sede di una seconda Scuola professionale femminile, la quale potrà essere

istituita secondo i nuovi programmi che verranno dettati dal Ministero per l'Industria, il Commercio e il Lavoro (1).

L'insegnamento artistico industriale.

« Unica scuola comunale — in tutto cioè, governata dal Comune — è in questo campo la « Scuola preparatoria per le arti ornamentali ». Bene diretta, alquanto spopolata durante la guerra per i richiami alle armi, ha dato buoni risultati nel campo dell'arte decorativa. Come tutte le scuole d'arte industriale dovrebbe essere riavvicinata alle necessità pratiche della vita. Salvo ritocchi a qualche insegnamento e la necessità di un più adatto locale può attendere, per una riforma organica, i criteri generali che proverranno dall'azione governativa.

L'istituto superiore professionale.

Si è fatto cenno fino ad ora di scuole industriali od artistico industriali di primo o di secondo grado. Conviene finalmente trattare dell'istruzione superiore professionale, che si concreta in quella università operaia che per legge deve sorgere in Roma.

Di un Istituto nazionale professionale in Roma si occupò per la prima volta la legge 11 luglio 1907, recante provvedimenti per la città di Roma. Secondo le disposizioni di questa legge, proposte dall'on. Luigi Rava, allora ministro della Pubblica Istruzione, dell'Istituto di San Michele in Roma, del Museo artistico-industriale e della R. Calcografia si doveva fare un unico Istituto artistico-industriale, di istruzione di carattere superiore da impartire ai giovani artieri.

Quella legge però non restò che come una prova di buona volontà. Essa manifestò due difetti: l'uno di merito, l'altro di attuazione. Il primo fu di avere limitate le finalità dell'Istituto (che doveva intitolarsi Istituto Nazionale di San Michele e aver sede nell'antico edificio del glorioso istituto romano in Tra-

(1) In seguito alle ingenti spese d'impianto l'Autorità militare chiese ed ottenne che il locale, dapprima requisito, venisse dal Comune ceduto per uso del Ministero della Guerra.

stevere) all'arte applicata e alla cosidetta arte industriale senza cura delle industrie vere e proprie: e forse provenne, questo difetto, dalla volontà del Governo d'allora di non consentire sviluppo industriale in Roma, volontà chiaramente manifestata con il rigetto di tutte le domande fatte dall'Amministrazione comunale del tempo, le quali miravano, come è noto, ad ottenere condizioni di favore per lo sviluppo di industrie in Roma.

Il difetto di attuazione della Legge 1907 fu poi di non aver considerato il carattere peculiare dei tre istituti da fondere: la Calcografia, che è un'officina-scuola *sui generis;* il Museo artistico industriale, in cui si può ragionevolmente riconoscre il nucleo di una scuola di terzo grado; l'Istituto di San Michele infine che, oltre un carattere proprio di opera di beneficenza e d'istruzione, può soltanto dare alimento, per l'età medesima dei giovinetti ricoverati (non oltre i 18 anni) a scuole corrispondenti a quelle professionali di I e di II grado. Con la legge del 1907, pur col più lodevole intento di riuscire, si sommavano quantità eterogenee e la somma non poteva tornare. Onde la legge non ebbe esecuzione, l'Istituto non ebbe vita, e le somme in dotazione restarono accantonate fra i residui di bilancio, in attesa di tempi migliori.

La legge Nitti del 14 luglio 1912, tenendo conto dell'esperienza, riformò la materia. Un istituto professionale deve sorgere in Roma, e non soltanto artistico industriale, ma altresì con sezione industriale. In parte dovrà esso assorbire i corsi del Museo artistico industriale, per tutto il resto provvederà ex-novo. A suo beneficio vanno le somme accantonate per lo Istituto nazionale di San Michele, revocando così la legge del 1907. A tutto l'esercizio 1917 questa somma ammontava a circa un milione e duecentomila lire ».

Il relatore conchiudeva su questo punto che ormai è tempo di rompere ogni indugio. L'Istituto deve sorgere sollecitamente; e deve corrispondere nei suoi due rami alle doppie esigenze dell'insegnamento industriale e dell'insegnamento artistico industriale. Per questo ultimo ramo, il nuovo Istituto deve assorbire il Regio Museo Artistico Industriale; per il ramo industriale deve tutto creare dal nuovo. La Commissione faceva

quindi voti che se per ragioni finanziarie o per altri motivi non potranno sorgere contemporaneamente le due branche dell'Istituto Superiore professionale, sorga prima la sezione industriale; all'altro ramo potrà per qualche tempo contribuire alla meglio il Museo Artistico Industriale.

Intendeva con ciò la Commissione che la creazione di una Scuola superiore industriale in Roma, debba significare la chiara, effettiva volontà del Governo di fare della nostra città un centro di vita diversa da quella che sinora fu, ed essere una magnifica affermazione che il problema del risorgimento economico non è soltanto attuale ma dell'avvenire e che Roma è formatrice, anche in questo, della vita nuova della Nazione.

La Commissione confidava che il programma di impianto del nuovo Istituto sarebbe attuato sicuramente in questo senso, e che non si cederebbe al superficiale tradizionalismo che ritiene si possano sviluppare le industrie artistiche, laddove, per il difetto di grande industria, manca oltre tutto il fondamento di una solida ricchezza, quel conseguente alto tenore di vita locale, il quale solo può consentire a industrie suntuarie e sussidiarie la possibilità di essere vitali e rimunerative.

Il Politecnico Romano.

« L'Istituto Superiore Professionale assicurerà la formazione di capaci direttori tecnici per le industrie: ma l'alta coltura tecnico industriale, la preparazione specialistica del personale tecnico superiore resterà naturalmente cultura universitaria: e l'Ateneo di Roma dovrà esso altresí produrre gl'ingegneri industriali: dovrà anzi la Scuola di applicazione per gli ingegneri di Roma trasformarsi nel Politecnico Romano.

Fondata nel 1817 da Pio VII quale scuola di ingegneria civile diretta, secondo le parole del motu proprio pontificio di istituzione, a « formare dei buoni ingegneri forniti di tutte le cognizioni necessarie all'esercizio dell'arte » essa si modellò in principio su quelle di origine Napoleonica, sorte a Milano durante il Regno Italico e a Napoli sotto Gioacchino Murat ad imagine e simiglianza dell' » Ecole des ponts et chaussès » di Francia.

Ma mentre la scuola di Milano, ultimamente anche quella di Napoli, subirono una radicale trasformazione, la Scuola di Applicazione per gl'Ingegneri di Roma si arresta ad una riforma dell'ordinamento e degli insegnamenti compiuta nel 1873, e purtroppo nè la grande fama dei direttori che hanno onorata la scuola, nè le alte capacità degli insegnanti hannno impedito che la Regia Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Roma non fosse lo specchio della città nella quale aveva vita, città assente d'industrie e di grandi correnti di affari e di lavori e non continuasse, la scuola, ad essere più un vivaio di ingegneri impiegati che non un crogiuolo ardente di iniziative giovani e ardite nei campi vastissimi che le applicazioni di una scienza in continua evoluzione hanno dischiusa alla ingegneria moderna.

Ora bisogna che lo Stato affronti risolutamente il problema della trasformazione della Regia Scuola di Applicazione degli ingegneri di Roma in un grandissimo politecnico moderno, impiantando una sezione industriale, gabinetti di prove e macchinari che ora non esistono se non in forma quasi embrionale e studiando e prevedendo anche qualche specializzazione alle nuove industrie cittadine. Si deve fare non dissimilmente di quanto si è fatto per Napoli e per Torino. Per Napoli, la stessa legge 8 luglio 1904 per l'industrializzazione della città, provvede a stabilire i termini per la trasformazione della scuola di applicazione degli Ingegneri: ed un decreto reale del 30 Novembre 1905 in esecuzione di quella legge statuisce che la R. Scuola di applicazione per gli ingegneri in Napoli è trasformata in R. Scuola Superiore Politecnica ed assume questo titolo; che presso la predetta Scuola è istituita una sezione d'ingegneria navale, con facoltà di conferire il diploma di ingegnere navale meccanico; che la sezione industriale esistente fino dal 1901 nella R. Scuola per gli ingegneri di Napoli è mantenuta e ripartita in due sottosezioni, elettromeccanica e chimica industriale e finalmente che agli insegnamenti già esistenti nella Scuola di applicazione sono aggiunti quelli di costruzione elettromeccanica, di elettrochimica, di architettura navale, di costruzioni navali e di macchine marine.

A Torino la R. Scuola di Applicazione per gli ingegneri do-

veva la sua origine alla legge Casati del 13 Novembre 1859. Il R. Decreto 23 Novembre 1862, n. 1001, sanzionando la geniale iniziativa del Senatore De Vincenzi aveva fondato in Torino il R. Museo industriale italiano, alle dipendenze del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio col fine di promuovere l'istruzione industriale e il progresso dell'industria e del commercio.

I due istituti torinesi che, pure attraverso ordinamenti diversi avevano il fine comune di elevare la cultura tecnica nazionale, furono poi chiamati a cooperare per l'insegnamento tecnico superiore (R. Decreti 30 Settembre 1865 e 14 Novembre 1867) dividendo gli ingegneri in sei categorie e cioè: ingegneri civili, ingegneri per le industrie meccaniche, per le industrie chimiche, per le industrie metallurgiche, per le industrie agricole, e architetti civili, e creando per ciascuna sezione gli insegnamenti occorrenti, dei quali una parte si svolgeva al R. Museo industriale ed una parte alla R. Scuola di applicazione. Una legge che reca il nome di Paolo Boselli, allora Ministro della Pubblica Istruzione, (legge 8 Luglio 1906, n. 321) crea il R. Politecnico, sanzionando l'unione della R. Scuola di Applicazione di Torino e del R. Museo Industriale in un'unico Istituto Nazionale d'istruzione superiore, riconosciuto come ente morale autonomo, col fine di fornire la completa istruzione tecnica, scientifica ed artistica necessaria alle professioni di architetto e di ingegnere, e di promuovere gli studi atti a favorire il progresso industriale e commerciale della nazione mediante collezioni, laboratori e corsi di perfezionamento nelle industrie speciali. Sono annessi al Politecnico la Scuola superiore di elettrotecnica « Galileo Ferraris », la Scuola superiore di elettrochimica, il Corso di perfezionamento in ingegneria mineraria, il Corso superiore di ornamentazione industriale, corsi di perfezionamento nelle industrie meccaniche ed elettriche, il Gabinetto di economia politica « Cognetti de Martiis » e la Mostra permanente di igiene industriale, con lo scopo di facilitare agli industriali e agli operai, ed in genere a tutti coloro che possono avervi interesse, i mezzi di prevenzione degli infortuni degli operai

sul lavoro e i provvedimenti atti a rendere più igienica la vita nelle officine e nei grandi stabilimenti industriali.

E' a notare che i corsi di perfezionamento in ingegneria mineraria consentono agli ingegneri laureati di fare speciali studi teorici e pratici sulla materia e hanno liberato l'Italia dal ricorrere all'estero per il perfezionamento degli ingegneri del Corpo Reale delle miniere, e che per i corsi di ingegneria si è creata una nuova categoria di ingegneri industriali o più esattamente si sono questi specializzati, distinguendoli in ingegneri chimici ed ingegneri meccanici.

Quanto fu fatto a Napoli e a Torino, dev'essere ripetuto a Roma, creando dalla R. Scuola di Applicazione per gli ingegneri il Politecnico Romano con preparazione generale alla ingegneria elettromeccanica, all'ingegneria elettrochimica e, come si è detto, a tutte quelle altre che più o meno potranno corrispondere all' indirizzo ed allo sviluppo delle industrie romane.

Roma, non per sua mala volontà, perdette anni che furono fra i migliori, quali quelli di cui appunto approfittarono in virtù di leggi speciali, Napoli e Torino. Non perda ora l'immediato dopo guerra che per i nuovi impianti industriali può rappresentare il periodo migliore, ma che, trascorso invano, rappresenterà la grande occasione perduta che non più si riprodurrà nella storia; nè si obbietti che la creazione del Politecnico può essere successiva alla trasformazione industriale della città. Deve essere contemporanea; e come affermazione di propositi e perchè veramente un'accolta di alti intelletti rivolti a particolari studi ed indagini, rappresenta in una grande città un punto fisso verso cui si polarizzano iniziative, attività, volontà. Un istituto tecnico superiore, coi suoi gabinetti forniti dei più perfetti e moderni istrumenti meccanici è, come si verifica a Torino, a Milano e a Napoli, un campo sperimentale di potente ausilio nello stesso esercizio pratico delle industrie della città. Onde a Roma accanto all'Istituto superiore professionale deve sorgere il Politecnico. L'antico fabbricato della Scuola per gli ingegneri, architettato nel 500 presso la chiesa di S. Pietro in Vincoli da Giuliano Sangallo,

va trasformandosi e ampliandosi ora per i bisogni della scuola. Nelle aree prossime di proprietà demaniale o di proprietà municipale, si potranno estendere i fabbricati semplici e di poca spesa necessari per l'esercizio del Politecnico. E Roma si avvierà ad essere così la capitale dell'insegnamento industriale in Italia.

La planimetria della scuola e l'area per la Scuola superiore politecnica sono indicate nella tavola.

L'insegnamento agrario.

« L'insegnamento agrario a Roma è, oltre che misero, disorganizzato. La R. Scuola pratica di agricoltura, fondata nel 1882, costretta, dopo il forzato abbandono del Casale di San Pio V, in locali insufficienti e indecorosi nel podere di Sant'Alessio sulla via Ardeatina, sussidiata dal Ministero di Agricoltura col contributo che si dà a Caluso e a Piedimonte di Alife, è ridotta a un numero esiguo di allievi, dal quale potrà rialzarla in parte la nuova sede che si viene costruendo per conto quasi esclusivo della provincia; ma ha bisogno di un rinvigorimento generale capace veramente di mutarne le sorti, facendone in realtà il centro di educazione agricola dei piccoli proprietari in regioni come il Lazio e il contado di Roma, nelle quali le culture agrarie sono scarse ed i loro metodi arretratissimi. Quanto alla R. Stazione di Patologia vegetale e a quella di Chimica agraria, rette da scienziati di fama mondiale quali i professori Cuboni e Ampola, esse, o per mancanza di mezzi o per eccessivo sopraccarico di funzioni di carattere generale che le deviano dall'ambito locale a cui più strettamente dovrebbero servire, non riescono a corrispondere agli scopi pei quali vennero essenzialmente create. Il Corso complementare di scienza applicata all'agricoltura annesso alla Regia Università, non potendo rilasciare diplomi propri e licenze, è divenuto un corso sussidiario per gli studenti delle facoltà universitarie affini, e finora rappresenta quasi un fallimento in tema di istruzione agraria romana.

Occorre:

a) Dar nuova e feconda vita e mezzi (raddoppiando o tri-

plicando se occorre il contributo annuo governativo) alla Regia Scuola pratica di agricoltura;

b) Dotare la Regia Stazione di Patologia vegetale e la Regia Stazione di Chimica agraria, di mezzi che le mettano in grado di agire favorevolmente sullo sviluppo dell'agricoltura locale;

c) Trasformare in Scuola superiore di agricoltura, che segua tutti i progressi delle scienze agrarie e dell'industrie applicate all'agricoltura, il Corso universitario di scienze applicate, soddisfacendo al voto antico del suo fondatore, Guido Baccelli, e recando per la trasformazione delle nostre campagne e dell'Agro romano un beneficio che in pochi anni non mancherà di far sentire il suo effetto. Al che si aggiunge che, pur prescindendo dalla trasformazione economica di Roma, una grande capitale dovrebbe sempre contenere tutte le scuole e tutti gli istituti superiori accademici in ogni ramo nell'attività scientifica, industriale ed artistica della nazione.

Per quel che riguarda le iniziative comunali, pur restando queste naturalmente limitate all'istruzione di grado inferiore, la Commissione avvertiva che si stava studiando se non fosse possibile nelle stesse scuole serali e festive dell'Agro romano, di sviluppare, con principi razionali, per quanto elementari, qualche ammaestramento utile al miglioramento delle colture, specialmente a talune di quelle, come la gelsicoltura e la bachicoltura, che potrebbero essere adottate con qualche successo, fra noi. E, per non essere fraintesa, chiariva trattarsi di insegnamenti elementari e di principi tali da aprir la mente degli allievi, da spronare a talune iniziative ed esperienze, da popolarizzare idee che poi dovranno trovare applicazione in scala assai più larga.

Fra le proposte che si trovano allo studio vi è poi quella dell'istituzione di una scuola con più spiccato carattere verso l'industria della pesca e le più modeste industrie marinaresche. In proposito la Commissione emetteva il voto che allorchè sarà formata la borgata marina di Roma sorga in questa un regio istituto nautico: frattanto, come si tenta di riattivare in qualche modo la navigazione fluviale, non è inopportuno che anche

sull'opposta riva del Tevere le popolazioni tornino ad affezionarsi al mare, si adoprino in industrie casalinghe si, ma che possano assicurare condizioni di benessere a un modesto proletariato e giovare ad iniziare le popolazioni della spiaggia tiberina ad un'educazione marinara della quale per lo sviluppo economico è vivo il bisogno.

L'insegnamento commerciale.

« L'argomento dell'insegnamento commerciale più che rannodarsi a quello dell'istruzione professionale propriamente detta, forma con esso un'unità quasi indissolubile.

Uno degli apostoli della trasformazione economica d'Italia, dopo la guerra, mercè l'insegnamento professionale, Filippo Carli, così scrive:

« L'insegnamento tecnico in senso ristretto, (insegnamento industriale ed insegnamento agrario) ha di mira principalmente la materia, l'insegnamento commerciale ha di mira principalmente lo spirito; l'uno conduce alla dominazione delle cose mediante un'attività concreta e tangibile, l'altro conduce alla esplicazione di un'attività più tangibile e immateriale. Lo scopo ultimo dell'insegnamento commerciale deve essere la formazione di « coscienza economica ». In altri termini l'insegnamento tecnico in stretto senso mira direttamente alla produzione e indirettamente alla coscienza economica, e l'insegnamento commerciale mira direttamente alla coscienza economica e indirettamente alla produzione ».

L'avvenire commerciale di Roma sarà in gran parte nelle sue comunicazioni dirette col mare, ma sarà (ed è fino da ora) nelle sue comunicazioni verso l'oriente. Giulianova, S. Benedetto, Ortona, e i porti più vicini alle coste dalmate, sono altresì i naturali scali sull'Adriatico di Roma, la grande città d'Italia più ad essi vicina. Ugualmente per le Puglie il traffico di Roma potrà avviarsi a Valona e di là ai mercati d'Albania, di Sofia, di Salonicco, del Levante che la caduta dell'egemonia commerciale tedesca renderà campo aperto alla penetrazione economica italiana, se i produttori italiani sa-

ranno pronti e preparati non solo a produrre, ma a collocare la merce. Di qui l'urgenza di un indirizzo rigoroso, pratico dell'insegnamento commerciale in Italia.

In Roma l'azione governativa nell'insegnamento commerciale appare invero rappresentata, come non è con gli altri campi dell'insegnamento professionale, con una scuola media (alla quale, nel bilancio di previsione 1917, il Municipio ha raddoppiato il suo contributo) e un istituto superiore di studi commerciali; fiorentissimi l'una e l'altro. Il Comune, oltre sussidi a scuole private esistenti in Roma in questo campo contribuisce direttamente mercè la Scuola commerciale femminile e la Scuola serale di commercio.

La Scuola commerciale femminile è forse, per i risultati che ha fino ad ora prodotto e per gli encomi che ha riportato dalle varie ispezioni governative, la migliore fra le scuole facoltative del Comune di Roma (1): il largo impiego di personale femminile, idoneo e ben preparato, nel commercio di Roma, che si è verificato con buoni frutti negli ultimi anni, è dovuto, si può dire, essenzialmente a questa scuola. Ha annesso un corso festivo, per commesse di magazzino e lavoratrici dei giorni feriali, per il quale le richieste di iscrizioni superano spesso le necessità dell'insegnamento e dello spazio.

La Scuola serale di commercio, che per molti anni ha languito in locali inadatti e malsani, in via della Maddalena, ha avuto un immediato rifiorimento non appena si è trasferita in più adatta sede nel moderno edificio del R. Istituto tecnico « Leonardo da Vinci » ed è stata dotata di sufficienti mezzi didattici, a cominciare da un gabinetto di merceologia con impianti adeguati alle esigenze dell'insegnamento. Ad onta del richiamo alle armi di molta parte della popolazione scolastica normale di quest'Istituto, le iscrizioni sono così salite che si è dovuto sdoppiare il primo corso e che si dovranno forse creare altre sezioni aggiunte. Perchè — e sia detto que-

(1) La scuola commerciale con recente Decreto Reale è stata pareggiata a le scuole regie.

sto per tutto l'insegnamento professionale a mo' di conclusione — il popolo di Roma sembra voler esso per il primo smentire la cattiva fama che lo dipinge inadatto ad industrie e commerci: con l'intuito proprio delle masse; il proletariato e l'artigianato di Roma mostra di sentire la crisi di questi anni, e come per la città, legge di rinnovamento o di morte sia l'avviamento alla trasformazione economica mercè la creazione di capacità idonee. Di qui l'affollamento ai Corsi per allievi tornitori in metallo, ai festivi della Scuola femminile di commercio, ai serali della scuola maschile. Su questo il dovere del Comune sembra uno e semplice: di non essere in condizione per mancanza di locali o deficienza di mezzi di ricusare iscrizioni, di trovarsi costretto esso per il primo a porre ostacoli allo slancio e alla buona volontà della popolazione.

Nei riguardi dell'urgenza e della necessità dell'ora presente e di quella immediatamente successiva, altro può fare il Comune nel campo profondo dell'insegnamento commerciale: vale a dire le istituzioni di corsi complementari diretti sopratutto alla preparazione di agenti di esportazione. Mentre studia l'impianto di un corso accelerato per commessi viaggiatori, l'Ufficio competente, ha anche a tale scopo iscritto nel Bilancio del Comune un primo stanziamento nel bilancio di previsione 1917, e nei successivi ha istituito corsi serali di lingue moderne, con prevalenza, almeno nei primi tempi, di quelle parlate nel bacino del Mediterraneo e nelle terre dell'Oriente europeo, ove presumibilmente potrà meglio indirizzarsi la penetrazione economica nazionale. Analogamente si cerca anche di ottenere, nei limiti del bilancio, l'istituzione di borse di studio e di premi per giovani che si dedichino a studi giovevoli all'incremento economico della nostra città. La Commissione considera che a queste iniziative del Comune non faranno difetto contributo finanziario e morale di Governo e di Enti, mentre al tempo stesso il Municipio di Roma riterrà suo dovere coadiuvare nei limiti del possibile e sempre che si presenti con serie garanzie, l'iniziativa privata in questo campo; tenendosi lungi da gelosie e da velleità di preminenze che sarebbero stolide quando tutti si opera per un grande idea-

le comune, andrà il Municipio lietamente incontro a questa iniziativa ».

Riassumendo le considerazioni e le proposte svolte nella prelodata relazione, la Commissione comunale conchiudeva col richiedere:

1. Che fossero avvivate e moltiplicate le scuole serali per gli artieri fornendole di laboratori e materiali moderni, effettuando l'istituzione in Fiumicino di una Scuola artieri per le industrie marinaresche e promuovendo, a suo tempo, la creazione di un Regio Istituto Nautico nella borgata marina di Roma.

2. Che fossero formate scuole di carattere specificatamente professionale dando un indirizzo pratico all'insegnamento commerciale istituendo una seconda Scuola professionale femminile nel quartiere dei Prati di Castello, promuovendo così lo sviluppo dell'insegnamento professionale nella dônna.

3. Che lo Stato creasse in esecuzione della Legge 4 luglio 1912, n. 854, l'Istituto nazionale professionale con sezioni artistico-industriale ed industriale, da sorgere la prima nel centro della città e la seconda sull'area De Merode di fianco alla basilica di S. Paolo, area che il Comune avrebbe dovuto cedere gratuitamente allo Stato.

4. Che Governo ed altri Enti interessati concorressero nel modo più efficace a dare un vigoroso impulso e sussidio di pratiche iniziative all'insegnamento commerciale.

5. Che fosse trasformata la Regia Scuola di applicazione degli Ingegneri di Roma in un Politecnico moderno, fossero dati nuova vita e mezzi alla Regia Scuola pratica di Agricoltura, alla Regia Stazione di Patologia vegetale ed a quella di Chimica agraria e che il Corso universitario di scienze applicate diventasse una Scuola superiore di agricoltura.

Proposte della Commissione Reale. — La Sottocommissione incaricata di studiare e riferire su tutte le questioni riguardanti gli insegnamenti che hanno attinenza al risorgimento economico di Roma, costituitasi il 9 Aprile 1918 e nominato a suo presidente il Gr. Uff. Prof. Mengarini, iniziò subito i suoi lavori intrattenendosi lungamente sul vasto campo dell'opera ad essa affidata e particolarmente sulla trasformazione in Politecnico

dell'attuale R. Scuola d'applicazione degli Ingegneri e sull'insegnamento agrario.

La discussione diede luogo ad ampio dibattito sulla competenza dei due ministeri (Istruzione Pubblica ed Agricoltura) nell'insegnamento inferiore agrario e si chiuse coll'incarico affidato ai Comm. Filippi e Ratto di riferire rispettivamente nella seduta successiva: il primo, sul Politecnico, il secondo, sui seguenti insegnamenti agrari: Regia scuola pratica di agricoltura, Regia stazione di patologia vegetale e Regia stazione di chimica agraria.

Fu affidato invece collegialmente ai suddetti, lo studio per la fondazione di un Istituto superiore agronomico che dovrebbe sorgere in adatta località dell'Agro romano e che dovrebbe essere rispondente al decoro della Capitale ed alle particolari condizioni prevalentemente agricole del suo vasto territorio.

La Sottocommissione affermò preliminarmente il concetto che tale ente dovesse essere concepito come un Istituto superiore sperimentale di perfezionamento alle scienze agrarie, destinato ai laureati di medicina, scienze naturali, scienze agrarie e chimica.

Scuola superiore politecnica.

Nella seduta successiva il Comm. Filippi riferì infatti, con lodevole diligenza, sulla trasformazione in Politecnico moderno della locale Regia Scuola di applicazione degli Ingegneri, premettendo alcune importanti notizie sull'attuale ordinamento della detta scuola.

Espose che il piano scolastico è in essa ordinato su tre anni di studio, i quali costituiscono ora un'unica sezione di ingegneria civile. Gli allievi però hanno il diritto di opzione fra un gruppo di insegnamenti con indirizzo prevalentemente architettonico, ed un altro gruppo di insegnamenti con indirizzo prevalentemente tecnico.

Aggiunse che nell'anno 1914-1915, in applicazione di una disposizione contenuta nel regolamento interno della scuola, fu istituito il primo anno di una sezione speciale di architettura, con l'intenzione di istituire negli anni successivi il secondo ed il terzo corso: invece nell'anno 1915-1916 lo stesso primo corso

fu abolito e la sezione di architettura scomparve. La causa principale della soppressione era stato il mancato accordo coll'Istituto di Belle Arti per regolare quegli insegnamenti che avrebbero dovuto essere impartiti nell'Istituto stesso agli studenti della scuola.

Non di meno la Scuola di applicazione degli Ingegneri di Roma si può considerare un fiorentissimo Istituto superiore, in quanto il numero degli studenti che verso il 1900 era ancora di poco superiore ai 100, nell'anno 1915-1916, ha superato il numero di 500 ed è in continuo aumento. La spesa annua sostenuta dallo Stato per la scuola (stipendi ai professori, assistenti, segretari e dotazione per i gabinetti) è di circa 160.000 lire.

Il Comm. Filippi come prima questione studiò se conveniva, istituire in Roma un Politecnico identico ad uno di quelli che già funzionano in Italia (Napoli, Milano, Torino).

Quello di Napoli è costituito su tre sezioni: 1. Ingegneria civile, 2. Ingegneria industriale divisa in due sottosezioni: *a*) elettromeccanica, *b*) Chimica industriale, 3. Ingegneria navale meccanica. La spesa annua per il funzionamento di esso è di lire 228.000.

Quello di Milano (Istituto Tecnico Superiore) è costituito su quattro sezioni: 1. Ingegneria civile, 2. Ingegneria industriale, 3. Architettura, 4. Normale. La spesa annua per il funzionamento di esso, è di L. 275.000.

Il Politecnico di Torino, il più completo dei nostri politecnici, è costituito su quattro sezioni: 1. Ingegneria civile, 2. Ingegneria industriale-meccanica, 3. Ingegneria Chimica, 4. Architettura, più un corso di perfezionamento per gli ingegneri minerari ed altri insegnamenti speciali. E' il risultato della fusione in un solo istituto di due preesistenti istituti: la Scuola degli Ingegneri e il Museo industriale: gode di completa autonomia e sostiene, per il suo funzionamento, una spesa annua di circa L. 600.000 delle quali 470.000 sono a carico dello Stato. Le altre provengono da contributi di Enti locali, e dalle tasse degli studenti.

L'Istituto tecnico superiore di Milano e il Politecnico di Torino constano di cinque anni di studio; la Scuola politecnica di

Napoli, consta di tre soli, in quanto il suo biennio preparatorio è nella facoltà di matematica della R. Università.

D'accordo con gli egregi professori che gli furono consiglieri, il Comm. Filippi propose di costituire, sulla base di cinque anni di studio, anche la nostra Scuola di applicazione degli Ingegneri, cioè di aggregarle un biennio di preparazione, distaccandola così dal tronco universitario. Rilevò che si è molto discusso se ai giovani che si avviano alla ingegneria siano da darsi insegnamenti di pura matematica nel biennio preparatorio, ma che l'accordo dei competenti non è stato in questo raggiunto. Si ritiene peraltro dai più autorevoli, tra i quali il prof. Volterra, che sia necessario condensare l'insegnamento matematico ed aumentare invece gli esercizi pratici, cominciando sin dal primo anno l'insegnamento tecnico.

Il Comm. Filippi informò poi che su queste basi la Scuola di applicazione degli Ingegneri di Roma, d'accordo colla Facoltà di scienze della Università, aveva preparato un progetto di riordinamento degli studi sin dal 1910, che avrebbe potuto avere esecuzione se il Ministero della Pubblica Istruzione, su parere del Consiglio Superiore, non ne avesse differito l'esame a quando sarebbero state note le conclusioni della Commissione Reale per la riforma dell'istruzione superiore, e non fosse poi scoppiata la guerra che rinviò, con altri, anche la soluzione di questo problema.

E conchiuse con la proposta che nel nuovo Politecnico dovessero essere istituite le seguenti sezioni in aggiunta alla già fiorentissima sezione di ingegneria civile:

1. Ingegneria industriale chimica.

2. Ingegneria agraria, con una fisionomia che la differenzi così dalle scuole superiori di agricoltura, come dalle scuole di ingegneria civile, in quanto essa deve tendere alla soluzione dei problemi relativi alle bonifiche, alle irrigazioni, alle sistemazioni montane, agli impianti ed esercizi di lavori attinenti all'agricoltura, ecc.;

3. Ingegneria elettromeccanica o elettrotecnica;

4. Ingegneria mineraria, ritenendo che si possa utilmente approfittare dell'occasione propizia per istituire in Roma una sezione di ingegneria mineraria, anche se la città non si trovi

in un centro minerario, e l'Italia non sia paese largamente fornito di miniere, mancando nel Regno un altro istituto del genere;

5. Architettura, essendo accettato il principio anche da cultori di architettura, che l'abilitazione all'esercizio di architetto debba essere titolo di carattere universitario.

Quanto alla sistemazione del proposto Politecnico sulla base di sei sezioni, secondo il Comm. Filippi, essa potrà avvenire nell'edificio stesso a San Pietro in Vincoli, che è sede dell'attuale Scuola degli Ingegneri, se sarà convenientemente ampliato. Lo spazio non manca. Una larga zona di terreno demaniale, di circa 10.000 metri quadrati è disponibile sulla via Labicana. Resta da acquistarsi l'area necessaria per un campo sperimentale.

Il piano finanziario, che i professori delle Scuole di applicazione da lui consultati hanno ritenuto necessario e sufficiente, valutando la spesa sui prezzi medi del mercato all'inizio della guerra, è il seguente:

PREVENTIVO DI SPESA

(*Costruzioni e arredamenti*)

Preparazione del terreno, accessi, ecc.	L.	600.000
Completamento del fabbricato in corso di esecuzione a S. Pietro in Vincoli	»	1.000.000
Istituto di Elettrotecnica	»	500.000
Istituto di Meccanica industriale	»	500.000
Istituto per la Sezione agraria	»	300.000
Istituto per la Sezione mineraria	»	600.000
Istituto di Elettrochimica e fisico-chimica	»	300.000
Padiglione elettricità e officina elettrica	»	250.000
Padiglione per l'officina meccanica	»	250.000
Impianti idraulici	»	200.000
Campo agrario sperimentale ed annesso padiglione per le macchine agricole	»	150.000
Arredamenti	»	800.000
	L.	5.450.000

Spese di impianto
(*Materiale tecnico*)

Istituto di Elettrotecnica	L.	400.000
Laboratori di chimica analitica, chimica industriale, chimica agraria, elettro-chimica e fisica chimica	»	800.000
Istituto di meccanica industriale	»	300.000
Officina elettro-meccanica	»	100.000
Istituto della Sezione mineraria	»	200.000
Istituto della Sezione agraria	»	100.000
Gabinetto di fisica tecnica	»	100.000
Gabinetto di costruzioni	»	100.000
Gabinetto di ferrovie	»	150.000
Gabinetto di architettura	»	100.000
Altri gabinetti	»	250.000
Imprevisti	»	1.200.000
	L.	9.250.000

Dotazioni annue.

Gabinetti e laboratori	L.	250.000
Biblioteca	»	15.000
Manutenzione degli edifici, riscaldamento, illuminazione, ecc.	»	85.000
Fondo per viaggi di istruzione, esercitazioni, conferenze, ecc.	»	50.000
	L.	400.000

In conclusione L. 9.250.000 di spese straordinarie per ampliamento di fabbricati, di impianti ed arredamento, e 400.000 lire di spesa per le dotazioni annue, oltre le spese per gl'insegnanti e di segreteria.

Le proposte del Comm. Filippi diedero luogo ad ampia discussione che si svolse principalmente sul numero delle sezioni e sulla sede del nuovo Istituto.

Riguardo al numero delle sezioni fu proposto che la sezione di ingegneria agraria dovesse avere un completamento in un

corso speciale da avere sede, anzichè presso il Politecnico, in più propria ubicazione presso il Tevere e più preferibilmente nella zona di Roma-Ostia.

Altro dibattito si svolse sulle sezioni di ingegneria e di meccanica, alla quale anche i professori dell'attuale Politecnico si erano manifestati contrari, non convenendosi che l'elettromeccanica comprenda la meccanica della parte sperimentale idraulica, ritenendo invece indispensabile per il Politecnico una stazione o laboratorio sperimentale idraulico anche per la determinazione dei coefficienti. Si discusse altresì sulla sezione di arcitettura, rilevando che si deve sostenere che anche il diploma di architettura abbia gli studi ed il carattere di laurea universitaria.

Ed infine riguardo ai locali si dubitò che l'attuale sede del Politecnico potesse essere sufficiente per la progettata trasformazione.

La Sottocommissione prese in proposito le seguenti decisioni:

Affermò che la Scuola di applicazione per gli Ingegneri debba essere staccata dalla Università, come ne sono separati i politecnici della maggior parte degli Stati e che, pur continuando a riconoscersi il valore di una vasta cultura matematica degli allievi ingegneri, sieno lasciate da parte le questioni astratte e sin dai primi corsi si attribuisca una grande importanza all'applicazione della matematica alla tecnica, e decise quindi di costituire la nuova Scuola politecnica sulla base di un còrso completo quinquennale.

Per stabilire quali dovessero essere le nuove sezioni della Scuola politecnica, la Sottocommissione, considerato in primo luogo che, dovendo la capitale del Regno far rinascere o sviluppare industrie appena nate, meccaniche, elettromeccaniche e chimilche, non poteva cader dubbio sulla convenienza di istituire, a fianco della sezione di ingegneria civile, le sezioni di ingegneria industriale elettrotecnica, ingegneria industriale meccanica ed ingegneria industriale chimica; considerato in secondo luogo che per lo sfruttamento delle ricchezze del sottosuolo d'Italia è necessario un buon nucleo di ingegneri minerari, che noi dobbiamo attualmente chiedere ad Istituti stranieri, e che non potranno in avvenire, essere forniti, in numero

adeguato al bisogno, dal Politecnico di Torino, decise di istituire la sezione di ingegneria mineraria.

Ritenne poi necessario, nell'interesse dell'agricoltura nazionale, di creare una scuola di ingegneri che provveda a tutte le industrie inerenti all'agricoltura, e ad ogni genere di lavori che servono al loro progresso (bonifiche, irrigazioni, sistemazioni montane, edifici rurali) come l'ingegnere uscito dalla Scuola di Applicazione provvede a quel complesso di arti e di scienze che costituiscono oggi l'ingegneria civile, come è necessario, in altri termini, che sia creato un genio rurale, corrispondente al Genio civile e al Genio militare.

Per la sezione di architettura, rammentate le discussioni che si sono accese ogni qual volta si è trattato d'istituire una scuola di architettura, in quanto i competenti, divisi in due campi: tecnico ed artistico, vogliono gli uni che la scuola di architettura si alimenti anche di studi scientifici, e che non sia indipendente dalla Scuola di Applicazione, mentre gli altri vorrebbero che essa fosse sopratutto alta scuola di arte presso gli Istituti e le Accademie di Belle Arti, lontana da istituti prevalentemente scientifici e di applicazione, e considerato che la Sottocommissione non deve proporsi se convenga istituire ex-novo una sezione di architettura presso la Scuola degli Ingegneri, ma di riordinare quella esistente, in modo d'assicurarle la vita avvenire, ne decise il riordinamento sulla base di un corso quinquennale, indipendente dalla facoltà di scienze, suscettibile di assumere sin dal primo anno le caratteristiche di scuola d'arte che siano ritenute le più convenienti al fine che si vuol raggiungere. Avvicinata così più che unita alla Scuola degli Ingegneri, in quanto che essa avrà tecnicamente ed artisticamente una propria vita, la sezione di architettura potrà agevolmente essere trasformata in una scuola autonoma, se e quando questo ulteriore atto si giudichi conveniente agli studi ed alla fortuna di Roma (1).

---

(1) La previsione si è avverata sollecitamente: Con R. D. Legge 31 ottobre 1919, n. 2593 è istituita in Roma una Scuola Superiore di Architettura, che trarrà vita da insegnamenti propri della Scuola degl'Ingegneri, da una parte, e dell'Istituto di Belle Arti, dall'altra.

E conchiuse: 1. che la Scuola d'applicazione per gli Ingegneri di Roma debba trasformarsi in Scuola superiore politecnica; 2. che essa debba constare di un corso biennale preparatorio e di un corso triennale di applicazione per il conferimento del diploma *a*) d'ingegnere civile, *b*) d'ingegnere industriale elettrotecnico e dei trasporti, *c*) d'ingegnere industriale meccanico, *d*) d'ingegnere industriale chimico, *e*) d'ingegnere industriale minerario, *f*) di architetto civile, *g*) d'ingegnere agrario. La Sottocommissione riconobbe poi l'utilità di creare uno speciale Istituto superiore sperimentale di scienze agrarie di competenza del Ministero di Agricoltura e diede al Comm. Ratto l'incarico di riferire in proposito.

In conseguenza di tali trasformazioni anche i ruoli organici del personale presentati dal Comm. Filippi subirono corrispondenti modificazioni, e poichè era già in vigore il Decreto luogotenenziale 10 Febbraio 1918, n. 107, venne fatta riserva che gli stanziamenti che si proponevano nel bilancio dello Stato (Ministero della Pubblica Istruzione) dovessero essere corrispondentemente aumentati.

Per la sede del nuovo Politecnico, la Sottocommissione decise un sopra luogo nei locali dell'attuale Scuola di applicazione.

Accompagnata ed assistita dal Direttore della Scuola, prof. Ceradini e dai proff. Ascoli, Giorgis e Reina, in rappresentanza del corpo insegnante, e dall'ing. Bonfiglietti per l'Ufficio Tecnico Municipale, la Sottocommissione si recò infatti nei suddetti locali e procedette alla visita sia di quelli già esistenti, parzialmente ridotti e trasformati, sia di quelli tuttora in costruzione prendendo anche visione dei piani, prospetti e disegni relativi.

Col sussidio di apposita planimetria, visitò poi le aree annesse alla scuola e quelle demaniali limitrofe corrispondenti e circostanti alla Casa Aurea ed alle Terme di Tito, da adibirsi a padiglioni del futuro Politecnico. Per avere un rapido e comodo accesso a queste ultime aree ed ai nuovi locali della scuola, la Sottocommissione riconobbe la opportunità di suggerire che venga consentito apposito passaggio attraverso le Terme. Le proposte di cui sopra furono poi riportate in apposita

pianta ed approvate dalla Sottocommissione insieme col seguente

Progetto di legge. — Art. 1. — La scuola di applicazione per gli Ingegneri in Roma, è trasformata in Scuola superiore politecnica.

Essa consterà di un corso biennale preparatorio e di un corso triennale di applicazione per il conferimento dei diplomi:

a) d'ingegnere civile;
b) d''ingegnere industriale elettrotecnico e dei trasporti;
c) d'ingegnere industriale meccanico;
d) d'ingegnere industriale chimico;
e) d'ingegnere industriale minerario;
f) d'ingegnere agrario;
g) di architetto civile;

Art. 2. — Per la costruzione e l'assetto della Scuola Superiore Politecnica è autorizzato, nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero della P. I. lo stanziamento della somma di L. 9.250.000 da servire per costruzioni edilizie, per impianti fissi, arredi, materiale scientifico e didattico e suppellettile d'ogni genere, indispensabili alla scuola ed alle singole sezioni di essa.

Lo stanziamento di detta somma sarà ripartito in tre bilanci successivi, a cominciare da quello 1919-1920.

Art. 3. — A cominciare dall'esercizio 1919-1920 sarà inscritta annualmente nel bilancio del Ministero della P. I. la somma di L. 365.400 in aumento dello stanziamento per le doti delle scuole per gli Ingegneri.

L'annua dotazione della Scuola Superiore Politecnica di Roma sarà fissata in L. 400.000.

Art. 4. — In conseguenza della trasformazione di cui all'articolo 1, sono apportate le seguenti modificazioni ai ruoli organici del personale della R. Scuola di Applicazione per gli Ingegneri di Roma:

Il numero dei professori ordinari è elevato da 8 a 26;
Il numero dei professori straordinari è elevato da 4 a 15;
Il numero degli aiuti è elevato da 5 a 15;
Il numero degli assistenti è elevato da 10 a 30;

Sono istituiti due posti di capo tecnico:

Il numero dei tecnici è elevato da 2 a 4;

Il numero dei subalterni di 1ª classe è elevato da 3 a 6;

Il numero dei subalterni di 2ª classe è elevato da 9 a 18.

Nel senso e nella misura sopra indicata s'intendono modificate le tabelle B, I, L, M, annesse al Testo Unico delle Leggi sull'istruzione superiore approvato con R. D. 9 Agosto 1910, n. 795.

Il ruolo organico del personale di segreteria è fissato come appresso:

Un segretario capo con L. 6000 di stipendio	L.	6.000
Due primi segretari di 1ª classe con L. 4.500 di stipendio (uno dei quali con le funzioni di bibliotecario)	»	9.000
Due primi segretari di 2ª classe con lire 4.000 di stipendio	»	8.000
Due segretari di 1ª classe con L. 3.500 di stipendio	»	7.000
Due segretari di 2ª classe con L. 3.000 di stipendio	»	6.000
Rimunerazione al funzionario di segreteria incaricato del servizio di Economato e Cassa	»	400
Fondo per lavori di copia ed altri servizi di ordine	»	9.600
	L.	46.000

L'assegno per l'ufficio di Direttore della Scuola Superiore Politecnica è fissato in L. 3.000.

Lo stanziamento per gli assegni di Direzione dei Gabinetti scientifici e laboratori, è stabilito in L. 25.800.

Lo stanziamento per le retribuzioni o indennità agli incaricati degli insegnamenti, è stabilito in L. 57.200.

Sono inoltre iscritte nello stato di previsione della spesa per il Ministero della P. I. le somme seguenti:

Indennità e rimunerazioni per incarichi temporanei di assistenza ai laboratori ed alle

esercitazioni pratiche e per lavori tecnologici nella Scuola Superiore Politecnica di Roma	L. 24.000
Spese per lavori straordinari di pulizia e facchinaggio nella scuola Superiore Politecnica	» 6.000
	L. 30.000

Agli stipendi, assegni e retribuzioni dell'anzidetto personale, saranno applicati gli aumenti di cui al Decreto Legge 10 Febbraio 1918, n. 107. In conseguenza di ciò gli stanziamenti relativi saranno adeguatamente aumentati.

Art. 5. — Per l'ampliamento e l'assetto edilizio della Scuola Superiore Politecnica in Roma è autorizzata la occupazione delle seguenti aeree demaniali: Vigna ed orto delle Terme di Tito e di Traiano e della *Domus Aurea* distinte in catasto nella mappa del rione 1° Monti n. 485: 3 in parte, n. 489 in parte; n. 491 in parte; più l'area intestata al R. Commissario per la liquidazione dell'asse ecclesiastico, distinta nello stesso rione 1° Monti col n. 492 in parte.

* * *

Nella seduta del 3 Dicembre 1918 la Commissione Reale prese in esame la relazione ed il progetto compilato dal Comm. Filippi. Le proposte della Sottocommissione diedero luogo a larga discussione.

In riguardo alla ripartizione del Politecnico in sezioni, fu proposto da alcuni di sopprimere nella legge tale specializzazione; fu sostenuto d'altra parte la grande utilità di avere ingegneri specializzati che siano subito competenti nel ramo da essi scelto.

Passando ai dettagli della proposta ripartizione, fu chiesto di sopprimere le Sezione di Ingegneria Agraria ritenendosi poco differenziato l'ingegnere agrario da quello civile, e di sdoppiare invece all'ultimo anno la Sezione d'ingegneria civile in due specializzazioni: l'una in strade e ferrovie; l'altra in idraulica pratica. Fu altresì proposto di aggiungere la Sezione

idraulica, e citando ad esempio il Politecnico di Padova, ove l'idraulica non è che una sotto sezione dell'ingegneria civile, si richiese che a Roma l'idraulica si aggiungesse all'ingegneria civile o a quella agraria.

Altra discussione sorse sulla durata dei corsi. Alcuni credettero di ravvisare nello schema proposto la separazione tra Facoltà universitaria e Politecnico, e ritennero tale separazione dannosa all'una e all'altro.

Si sostenne all'uopo che gli insegnamenti teorici della Facoltà giovino e siano da conservarsi nel corso d'ingegneria in quanto la separazione (e si additava all'uopo l'esempio di Torino) oltre alle diserzioni degli studenti dalla Facoltà, rappresenta uno sperpero per duplicazione d'insegnamenti, di gabinetti scientifici, arredamenti, ecc.

Si ritenne comunque di eccessiva durata il corso quinquennale.

I proff. Mengarini e Filippi difesero il progetto sostenendo anzitutto il principio della specializzazione, ma aderirono a che le varie sezioni fossero elencate nel progetto di legge, solo in via indicativa lasciando al regolamento di stabilirle e specificarle. Convennero per altro che l'indicazione di cui sopra fosse precisata nelle sezioni proposte dalla Sottocommissione.

Difesero altresì la durata quinquennale del corso ed il condensamento nel primo biennio degli insegnamenti puramente teorici della Facoltà Universitaria, in quanto tutte le Università ed eminenti scienziati, all'uopo interpellati, sostengono la necessità di tale durata e della suddivisione in biennio preparatorio con materie di applicazione e materie teoriche condensate, e del triennio di applicazione.

La Commissione convenendo nei principî anzidetti modificò il secondo comma dell'art. 1° come segue: « Essa consterà di un corso biennale preparatorio e di un corso triennale di applicazione per il conferimento della laurea in Ingegneria con le specializzazioni nelle tecnologie: elettrotecnica, meccanica chimica, mineraria, stradale, idraulica, agraria, e nell'architettura civile ».

Sollevatasi infine la questione se nel Politecnico debba esservi un proprio istituto chimico ed uno fisico, la Commissione

Reale decise che debbano utilizzarsi quelli della Facoltà universitaria, ma che gli studenti debbano iscriversi al Politecnico e non all'Università. Fu quindi stabilito di aggiungere all'art. 1° il seguente comma:

« Per le materie del corso biennale preparatorio, la Scuola Politecnica potrà valersi degli insegnamenti impartiti nella Facoltà di scienze nella Regia Università di Roma ».

Con le suddette modificazioni l'intiero art. 1° venne approvato nel testo che segue.

Art. 1. — La Scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma è trasformata in Scuola superiore politecnica. Essa consterà di un corso biennale preparatorio e di un corso triennale di applicazione per il conferimento della laurea in ingegneria con le specializzazioni nelle tecnologie: elettrotecnica, meccanica, chimica, mineraria stradale, idraulica, agraria e nell'architettura civile.

Per le materie del corso biennale preparatorio la Scuola Politecnica potrà avvalersi degli insegnamenti impartiti nella facoltà di Scienze della Regia Università di Roma.

Gli articoli 2, 3, 4 e 5 furono approvati senza discussione nel testo proposto dalla Sottocommissione.

Insegnamenti agrari.

Il Comm. Ratto, cui venne affidata tutta la parte riguardante gl'insegnamenti agrari, espose in una laboriosa seduta della Sottocommissione, il risultato dei suoi studi, distinti nelle seguenti parti:

Istruzione superiore agraria. — Prendendo in esame il voto del Consiglio comunale concernente l'istruzione superiore agraria, il Comm. Ratto osservò che la Capitale del Regno, anche indipendentemente dal bisogno di risolvere i problemi della industrializzazione del suo Agro, deve diventare il massimo centro di studi superiori agrari diretti a promuovere le grandi trasfomazioni culturali e il maggiore aumento della produzione agraria. Il Consiglio comunale si è limitato a far voti che nella legge per Roma si diano nuova vita e mezzi

agli istituti esistenti, (che sono soltanto la R. Stazione di patologia vegetale, e la R. Stazione di Chimica agraria) e che il corso universitario di scienze agrarie diventi una Scuola superiore di agricoltura. Ma egli crede che si possa e si debba andar oltre questo modesto voto e che convenga perciò modificarne la portata.

Infatti l'Italia, disse l'on. Relatore, non ha affatto bisogno di fondare nuove Scuole Superiori di Agricoltura, essendo già difficile collocare nelle scuole o cattedre e nelle aziende agrarie esistenti, tutti i laureati delle Scuole Superiori di Portici, Pisa, Milano, Bologna e Perugia.

Roma può e deve diventare, invece, un centro di studi agronomici, sperimentali e di perfezionamento, per laureati muniti di borsa di studio, senza bisogno di aprire nuove scuole con cattedre e studenti, perchè essa è il luogo più adatto per gli studi sperimentali di cui ha bisogno l'Italia, i quali non debbono farsi in Istituti d'insegnamento, ma bensì in Stazioni sperimentali munite di vasti poderi.

Perciò, considerando che il risorgimento economico di Roma è strettamente collegato a quello agrario del Lazio, il quale non dipende tanto dalla mancanza di Scuole professionali, quanto da una riforma delle vigenti leggi per l'Agro Romano estensibile all' intero Lazio; considerando inoltre che da Roma deve partire il movimento scientifico più alto per l'incremento razionale dell'agricoltura italiana, il Comm. Ratto riteneva conveniente e doveroso proporre che i due Istituti esistenti, assai modesti per deficienza di locali, di poderi e di dotazioni, siano trasformati in Sezioni di un grande *Istituto Agronomico Nazionale*, che non costituisca un duplicato di alcuna delle già esistenti Scuole Superiori di Agricoltura, ma le integri tutte con un gruppo nuovo di studi sperimentali finora deficienti o mancanti nel Regno, diretti a promuovere il progresso della tecnica agraria: un politecnico sperimentale agrario ed insieme un politecnico agrario che manca all'Italia, e che può sorgere in una vasta tenuta dell'Agro Romano.

Il Comm. Ratto informava all'uopo:

che attualmente la R. Stazione di Chimica agraria ha un

bilancio di L. 45.000 annue così ripartite: Provincia L. 6.000; Stato L. 39.000 (di cui L. 21.000 di stipendi) e risiede in un villino a via Leopardi per cui lo Stato paga L. 10.000 di affitto;

che la R. Stazione di Patologia Vegetale dispone di una dotazione totalmente a carico dello Stato di L. 26.000 annue, (L. 15.000 di stipendi e L. 10.500 di dotazione) oltre al locale fornito dal Ministero;

che per accordi intervenuti con la Provincia, questa si era assunta il compito di costruire, verso largo compenso da parte del Ministero, la nuova sede a S. Onofrio, ma che il sopraggiungere delle difficoltà inerenti al materiale, ha fatto differire la fabbricazione del nuovo edificio;

cha la Staziono di Patologia Vegetale per deficienza di mezzi e di personale e di podere, si è ridotta ad esaminare i campioni di piante malate che le pervengono, ed a suggerire il modo di cura o prevenzione del male;

che anche la Stazione di chimica-agraria, per mancanza del campo sperimentale, deve limitare la sua azione alle analisi di laboratorio (concimi, acque, prodotti, ecc.).

Il Comm. Ratto riferì poi che alla deficienza dei due predetti Istituti d'istruzione superiore agraria tentò di provvedere l'on. Nitti quando fu Ministro di Agricoltura, col progetto di legge presentato alla Camera il 19 Febbraio 1913, n. 1318, sul riordinamento dei servizi tecnici del Ministero di Agricoltura.

Con tale progetto si proponeva la fondazione di un Istituto di sperimentazioni agrarie e di tecnologia che comprendeva le due seguenti sezioni:

a) chimica e tecnologia agraria;

b) biologia agraria e patologia vegetale.

Le stazioni di chimica agraria e di patologia vegetale di Roma venivano unificate nel detto Istituto, cui restavano assegnati i fondi allora iscritti in bilancio pel funzionamento delle stazioni predette, il materiale e la suppellettile esistenti.

Si unificavano altresì i contributi degli Enti pubblici e dei privati a favore delle stazioni predette, attribuendoli al bilancio della entrata dello Stato ed in corrispondenza di esso veniva aumentato il capitolo della spesa nel bilancio del Ministero di

Agricoltura, Industria e Commercio pel funzionamento di detto Istituto.

All'Istituto di sperimentazioni agrarie e di tecnologia venivano destinati non più di tre direttori di stazioni agrarie speciali, pel funzionamento delle quali venivano introdotte nelle tabelle annesse alla legge 19 luglio 1909, n. 527, le corrispondenti variazioni.

In conseguenza delle proposte suddette, il progetto, mentre aumentava di L. 20.000 il fondo di dotazione delle stazioni agrarie, stabiliva un aumento di organico in L. 34.300 per la Sezione di chimica agraria e di tecnologia e un aumento di L. 23.500 per la Sezione di biologia agraria e patologia vegetale.

Ma le proposte fatte nel 1913 dall'on. Nitti sono ora, secondo il Comm. Ratto, manifestamente insufficienti a conseguire lo scopo di rendere Roma un centro di nuovi studi superiori agronomici; s'impone perciò lo studio di altri provvedimenti, atti ad aprire vie nuove al risorgimento agrario nazionale.

La principale lacuna da colmare nei nostri studi sperimentali agrari è, secondo il Comm. Ratto, quella di un Istituto Nazionale di genetica, cioè di quella scienza ed arte biologica che applica le leggi mendeliane dell'ereditarietà dei caratteri alla produzione scientifica e industriale di nuove varietà ibride vegetali e animali occorrenti al progresso agrario delle singole regioni agrarie, adatte ai climi e ai terreni delle regioni agricole. Il Comm. Ratto lamentava che questa scienza, prima tra quelle agrarie e delle industrie agrarie, non sia insegnata in Italia quanto occorra alla nostra varietà di climi e terreni agricoli, e che ne sia così poco conosciuta la sua portata economica rivoluzionaria nella tecnica agraria.

Rammentava che negli Stati Uniti si è cercato, dallo Stato e dai privati, di trarre il massimo possibile utile economico dalla genetica. Colà molti istituti, pubblici e privati, dotati di larghi mezzi, si sono dati con slancio all'applicazione assidua dei teoremi della nuova scienza mendeliana per il miglioramento delle piante e degli animali. Fra questi istituti primeggia quello fondato a Long Island da Carnegie. In esso sono studiate tutte le piante agrarie principali: cereali, fo-

raggere, patate, barbabietole, cotone, lino, tabacco, vite, alberi da frutta, aranci, limoni, fiori. I risultati in molti casi furono assai soddisfacenti, ma specialmente meravigliosi furono quelli ottenuti con la selezione e ibridazione del granoturco, essendosi avuti prodotti doppiamente ricchi in sostanze proteiche ed in sostanze grasse.

L'Italia invece, che ha così urgente bisogno della sua restaurazione economica, e che avrebbe dovuto pertanto fondare molte scuole per l'educazione di allievi genetisti e per la produzione in esse delle varietà ibride, che risolverebbero il problema della nostra indipendenza alimentare, non ha finora che una sola stazione di genetica, quella di granicoltura di Rieti, i cui risultati sono ottimi e promettentissimi.

La più lucrosa speculazione che il Ministero dell'Agricoltura di concerto col Tesoro potrebbero e dovrebbero compiere nell'interesse agronomico nazionale sarebbe appunto, conchiudeva il Comm. Ratto, di creare nella Capitale (cioè in una grande tenuta dell'Agro Romano) una poderosa Scuola Centrale di genetica vegetale ed animale dalla quale dovrebbero dipendere varie Stazioni regionali di genetica, compresa quella già esistente a Rieti, e compreso l'Istituto Zootecnico Laziale, presso il quale dovrebbe sorgere la Stazione centrale di genetica animale per tutti gli studi di selezione e ibridazione zootecnica, di qualunque razza animale utile all'agricoltura.

Attorno a quella Scuola, senza cattedre e senza studenti, ma fornita di almeno 50 borse di studio per laureati o licenziati dalle scuole agrarie, dovrebbero funzionare cooperativamente ed armonicamente, come mezzi occorrenti per il grande fine agronomico comune, le Stazioni di chimica agraria, di pedologia e clinica pedoiatrica, di batteriologia agraria, di patologia vegetale e di entomologia agraria; e da essa dovrebbero uscire i *genetisti* di cui l'agricoltura ha bisogno.

Bisognerebbe pertanto che il Comune e la Provincia si accordassero col Ministero di Agricoltura per scegliere, comprare od espropriare nell'Agro Romano, possibilmente nella zona delle Capannelle, dove c'è già l'Istituto Zootecnico, e dove vi sono le fermate di due tramvie e di una linea ferroviaria, una

vasta tenuta di circa 1000 ettari, dove potrebbe sorgere l'Ateneo o Politecnico agrario col nome d' « Istituto Nazionale Agronomico » dove forse potrebbe collocarsi anche la Scuola pratica di agricoltura, a meno che non si preferisse trasferirla in un centro agricolo della Provincia, quale ad esempio Velletri.

L'Istituto, secondo le premesse considerazioni, dovrebbe essere diviso in tre sezioni:

1° — Scuola di genetica;

2° — Stazione di chimica e tecnologia agraria;

3° — Stazione di biologia agraria e patologia vegetale.

L'Istituto dovrebbe avere a sua disposizione il terreno occorrente per costruirvi i laboratori e le serre necessarie per la sperimentazione campestre in tutte le tre Sezioni, le cui forze verrebbero canalizzate e dirette verso il fine unico e supremo dell'incremento della produzione agraria.

Sarebbe anche indispensabile che annesso all'Istituto vi fosse una Stazione di macchine agrarie per lo studio di quelle adatte alla lavorazione del suolo e di tutte le questioni relative, essendo utile per l'economia rurale determinare per ogni macchina, il rendimento, la qualità del lavoro prodotto, la spesa pel suo funzionamento, la durata approssimativa, il modo di costruzione e di riparazione.

La Stazione di macchine dovrebbe essere organizzata sul modello della « Station d'Essais de Machines » di Parigi, la quale percepisce una tassa di prova a carico degli interessati, proporzionale al valore della macchina sottoposta al suo esame; e del risultato delle prove rilascia certificati.

Per l'impianto del laboratorio si può prevedere una spesa di L. 120.000. Il mantenimento annuo costerebbe circa 50.000 lire.

Sarebbe poi utile aggregare alla Stazione di biologia agraria e patologia vegetale, una speciale Stazione viticola, diretta cioè a risolvere i problemi viticoli e a dirigere la lotta contro le malattie della vite, munita di poderi sperimentali nel Mezzogiorno per lo studio del *roncet* e di altre malattie.

Si avrebbe così un laboratorio di produzione di nuovi ibridi, portainnesti e produttori diretti, adatti ai vari terreni e resistenti alle principali malattie.

La spesa prevedibile può calcolarsi in L. 30.000 annue.

Occorrerebbe poi costruire:

1) un fabbricato per la genetica, la chimica agraria e le discipline affini;

2) un fabbricato per la biologia agraria, con le annesse Sezioni di entomologia agraria, batteriologia, pedologia, viticultura, ecc.;

3) un fabbricato per le macchine agrarie e il relativo laboratorio.

E finalmente occorrerebbe instituire almeno 50 borse di perfezionamento a favore dei laureati di chimica, scienze naturali, agraria, che volessero diventare assistenti, genetisti, e direttori di sezioni regionali.

Si può calcolare in L. 2.000.000 circa il prezzo di acquisto della tenuta; in 2.000.000 circa il costo, dopo la guerra, dei fabbricati; in 2.000.000 circa la spesa per i campi sperimentali regionali e per l'arredamento e impianto dei laboratori; e in 200.000 lire la dotazione della Scuola di genetica; in 100.000 quello della Stazione di chimica, in 30.000 quello della Stazione viticola ed in 50.000 quello della Stazione di meccanica agraria.

In confronto si avrebbe peraltro un grande aumento del reddito.

Il reddito lordo dell'industria viticola può oggi valutarsi a 2 miliardi e mezzo; con la creazione di nuovi vitigni con radici resistenti alla fillossera e suscettibili di dare prodotto abbondante specialmente pei vini da bottiglia, tale reddito verrebbe grandemente aumentato, mentre con la selezione di viti resistenti all'oidio, alla peronospera, al *roncet*, si risparmierebbero milioni di spese culturali.

Istruzione agraria media. — Passando all'esame del tema riguardante l'istruzione agraria media, il Comm. Ratto rilevò che la proposta del Consiglio comunale di dare nuova feconda vita e mezzi alla R. Scuola pratica di Agricoltura, che è una scuola media provinciale, appartiene al gruppo di quelle questioni che esigono nuovi e speciali accordi tra la Provincia e il Ministero di Agricoltura a norma della legge 6 Giugno 1885,

n. 3141. Quindi a rigore non sarebbe il caso di proporre provvedimenti speciali per la Capitale; tuttavia non poteva nascondersi l'opportunità di un provvedimento legislativo per le seguenti ragioni.

La R. Scuola pratica di Agricoltura di Roma è tuttora nella sua antica sede di S. Alessio, perchè, dopo la posa della prima pietra per il nuovo edificio nella sede assegnatale di S. Onofrio, pel quale fu concesso alla Provincia dalla Cassa Depositi e Prestiti un mutuo di L. 350.000, non si è posto mano, per ragioni facili a comprendersi, alla costruzione dell' edificio stesso. La Scuola, per vero dire, non ha mezzi limitati, perchè dispone di contributi ragguardevoli: dal Bilancio del Ministero di Agrocoltura risulta che la Provincia concorre con L. 6000 annue; il Comune concorre con L. 2000; le rette degli alunni ed altri eventuali proventi sono previsti in L. 20.000; il concorso dello Stato a norma della citata legge 6 Giugno 1885, n. 3141, che sarebbe di tre quinti, figura nel Bilancio in lire 30.442,33. Notisi che il contributo dello Stato potrebbe crescere ancora se la Provincia e il Comune rendessero stabili i loro sussidi straordinari l'uno di L. 5000 e l'altro di L. 1000.

Non è dunque il problema finanziario della Scuola che ha bisogno di un intervento del Legislatore per la soluzione della questione.

E' invece il problema della sede più adatta della Scuola e dei bisogni specifici di Roma rispetto all'istruzione agronomica media, che rende opportune due speciali disposizioni: l'una per far sorgere una Sezione agronomica nel R. Istituto tecnico di Roma, come è desiderio della classe dei mercanti di campagna e dei periti agronomi; l'altra di trovare nel Lazio una sede più adatta di quella di Roma e crearvi una Scuola pratica per la preparazione con intenti professionali, di dirigenti di piccole e medie aziende agrarie laziali. La scuola dovrebbe essere aperta a chi ha già la preparazione colturale sufficiente e passione per la campagna; non già a coloro che furono respinti agli esami delle scuole urbane e che cercano di conquistare un diploma qualsiasi.

La Scuola ha oggi un podere di 17 ettari. Per coordinarla ai fini della redenzione dei latifondi laziali, avrebbe bisogno di almeno 100 ettari allo scopo di fondare poderi-scuole per coltura irrigatoria di orto-frutteti; e avrebbe bisogno di fabbricati rurali per l'esercizio dell'industria zootecnica, del caseificio, dell'oleificio, dell'industria enologica, ecc. Ad ogni modo spetta alla Provincia di trovare la sede più adatta.

Istruzione professionale agraria. — In ordine a tali insegnamenti il Comm. Ratto propose di aggiungere due istituzioni scolastiche speciali e utilissime per l'industrializzazione dell'Agro romano: una Scuola di orticoltura e una Cattedra ambulante di aratura meccanica.

Propose inoltre di esprimere un voto per la soluzione dell'arduo problema delle scuole elementari rurali del Lazio, oggi troppo simili a quelle urbane per potersi ritenere adeguate e rispondenti ai bsogni dell'agricoltura laziale.

Ritenuto che il suo voto possa allacciarsi al programma del Ministro Berenini per l'insegnamento dell'agraria nelle scuole normali ed elementari, propose che fosse aggiunto quello obbligatorio delle campagne antianofeliche per le scuole delle zone malariche laziali.

Istruzione inferiore agraria. — Il Comm. Ratto ritenne infine maturo il problema di una legislazione regionale libera per l'istruzione elementare rurale, la quale non dovrebbe più essere lasciata sotto il dogma dell'uniformità borghese di metodo e di programmi. Le provincie, come quella di Roma, che hanno titoli e ragioni speciali per invocare una legislazione agraria regionale, possono aspirare correlativamente, anche a modellare, con una certa libertà, quella elementare rurale, per avviarla verso l'istruzione professionale agraria adatta alle particolari esigenze del loro risorgimento agrario. L'uniformità legislativa borghese dell'istruzione primaria, così opprimente nella sua perniciosa esagerazione è, a giudizio del Comm. Ratto, un errore del diritto scolastico amministrativo italiano.

Partendo da queste considerazioni generali di rinascenza e di libertà del diritto regionale italiano, il relatore propose i seguenti provvedimenti:

1. — Che il Ministero della Pubblica Istruzione istituisse una R. Scuola Normale maschile e femminile rurale per la formazione di insegnanti e assistenti per gli asili infantili e le scuole dei contadini del Lazio.

La scuola dovrebbe avere sede nel suburbio di Roma; essere dotata di un campicello per l'insegnamento nell'agraria e disciplinata da uno speciale regolamento, con programmi adatti allo scopo. Dovrebbe essere aperta soltanto a studenti che dichiarassero di volersi dedicare all'insegnamento nelle scuole rurali del Lazio.

I posti d'insegnante nelle scuole rurali elementari dell'Agro romano dovrebbero essere conferiti dal Comune per graduatoria di merito ai licenziati della scuola predetta. Questi però conserverebbero il diritto di concorrere ai posti vacanti nelle altre scuole rurali del Lazio, per le quali il Consiglio provinciale scolastico di Roma dovrebbe bandire speciale concorso.

2. Che nella provincia di Roma fossero separate le carriere magistrali per l'insegnamento urbano e per l'insegnamento rurale, e fossero del pari distinte le carriere per gli asili infantili e per le scuole elementari.

3. Che correlativamente fossero emanati del Ministero della Pubblica Istruzione speciali programmi e speciali disposizioni riguardanti la durata dei corsi elementari e rurali e gli orari, in armonia con le particolari esigenze delle classi rurali e dei fini di bonificamento e della colonizzazione.

4. Che nei bilanci del Comune di Roma e dei Ministeri della Pubblica Istruzione e dell'Agricoltura fossero stanziati ogni anno i contributi necessari per il funzionamento delle scuole elementari, fondate e da fondarsi per iniziativa del Comitato delle scuole per i contadini dell'Agro romano, il quale è riconosciuto Ente morale autonomo.

Tali contributi dovrebbero fare carico per 5 decimi al Ministero della Pubblica Istruzione e per 2 decimi al Comune, per 2 decimi al Ministero di Agricoltura e per 1 decimo al Comitato.

Le Scuole fondate dal Comitato dovrebbero funzionare fino a che in loro vece non sorgessero scuole comunali o di Stato.

* * *

Le proposte del Comm. Ratto, che furono da lui riportate in uno schema di disegno di legge, diedero luogo ad un'ampia discussione. Per quanto concerne l'istruzione agraria superiore media e professionale, la Sottocommissione approvò pienamente i concetti esposti ed i corrispondenti articoli del progetto di legge, ma sull'insegnamento agrario inferiore osservò, pregiudizialmente, che tali proposte esorbitavano dal suo mandato e che dovessero pertanto formare oggetto di un voto, ma non di un concreto progetto di legge.

Il rappresentante del Ministero della Pubblica Istruzione, Comm. Filippi, osservò inoltre, in riguardo alla istituzione di una scuola normale maschile e femminile rurale per la formazione d'insegnanti e assistenti per gli Asili Infantili e per le scuole dei contadini del Lazio, che oltre alle tre scuole normali femminili della Capitale, la Provincia conta altre tre scuole normali, una a Velletri, una ad Anagni ed una a Tivoli, centri eminentemente agricoli e che per la legge 15 Luglio 1911, numero 755, il Comune di Roma è tenuto a costruire l'edificio per una scuola normale maschile ancora da istituire, e che presso una delle scuole esistenti, o, se si preferisse, presso la istituenda scuola normale maschile, potrà aprirsi un corso ed una sezione speciale per coloro che intendano dedicarsi di preferenza all'insegnamento nelle scuole primarie dell'Agro romano.

E quanto a queste scuole rammentò anzitutto il Testo Unico 10 novembre 1905, n. 647, che all'art. 39 obbliga il Comune di Roma a istituire e tenere aperte, almeno per sei mesi dell'anno, nella zona della bonifica, una scuola maschile ed una femminile in ogni frazione o borgata avente oltre 50 fanciulli dell'uno e dell'altro sesso atti a frequentarla quando la popolazione si trovi distante dal capoluogo oltre due chilometri; ed una scuola mista in ogni frazione, borgata, o agglomeramento di popolazione che conti non più di 800 e non meno di 200 abitanti ed abbia un numero complessivo di almeno 50 fanciulli, che non

possono per ragioni della distanza recarsi alle altre scuole aperte nel suburbio o nell'Agro Romano. Osservò poi che la separazione delle carriere magistrali per l'insegnamento rurale e per lo insegnamento urbano contrasterebbe ai principi della Legge 4 Giugno 1911, n. 487, che è legge organica per l'istruzione elementare.

Aggiunse constargli che il Ministero di Agricoltura, ha da tempo nominata una Commissione presieduta dal Senatore Cencelli, allo scopo di studiare, ai fini della colonizzazione un'assetto organico e razionale della vita agricola e sociale del Lazio; che questa si è occupata con particolare cura del problema scolastico elementare intimamente connesso con quello della formazione di idonee masse rurali, ed ha proposto la costituzione di un Ente della colonizzazione il quale assuma, unificando i vari servizi necessari alla bonifica, l'organizzazione e la cura del nuovo assetto della vita rurale del Lazio, compreso il servizio della istruzione elementare.

E poichè nel corso della discussione fu fatto accenno anche alle scuole dei contadini dell'Agro romano e delle Paludi Pontine, il Comm. Filippi informò che ad esse largamente provvede il Ministero della Pubblica Istruzione, il quale spende, per questo fine, una somma annua di L. 50.000, e cioè più della metà della spesa totale del Comitato, il cui bilancio preventivo per il 1917-1918 ammonta a L. 91.860.

Tenuto conto delle considerazioni esposte dal Comm. Filippi, la Sottocommissione decise di limitarsi a far voti perchè siano presto dai Ministeri competenti emanate le provvidenze necessarie a creare dei maestri particolarmente idonei a curare l'educazione e l'istruzione dei giovani nell'Agro romano ed a far sì che i maestri non considerino più la scuola dell'Agro come una breve prima tappa della carriera magistrale; ma con benefici di varia natura, specialmente materiali, creino in essi un particolare attaccamento a questa scuola.

Riassumendo, la Sottocommissione decise di presentare alla Commissione Reale la proposta del seguente progetto di Legge e dei voti ad esso allegati.

Disegno di legge. — Art. 1. — E' instituito, e viene aggregato al Ministero di Agricoltura, un Istituto Nazionale agronomico sperimenetale che comprende le seguenti sezioni:

1. Biologia agraria e patologia vegetale;
2. Chimica e tecnologia agraria;
3. Genetica vegetale;
4. Genetica zootecnica.

Dalla prima sezione dipenderanno le seguenti Stazioni sperimentali:

1. Una Stazione antianofelica;
2. Una Stazione di risicoltura per il Lazio e il Mezzogiorno.

Sono annesse all'Istituto una Stazione di prova di macchine agrarie e una Stazione viticola.

Le Regie Stazioni di patologia vegetale e di chimica agraria di Roma e la R. Stazione di granicoltura di Rieti, sono unificate nell'Istituto Nazionale predetto, cui saranno assegnati i fondi ora stanziati in bilancio pel funzionamento di quelle Stazioni. La Stazione di Rieti continuerà a sussistere come Sezione regionale speciale di genetica dei cereali.

L''Istituto Zootecnico Laziale creato dalla Legge 17 luglio 1910, n. 491, è eretto in Scuola Nazionale di genetica zootecnica pur conservando le sue finalità attuali, e costituirà la Sezione IV dell'Istituto Nazionale predetto.

Art. 2. — I contributi degli Enti pubblici e dei privati a favore delle predette istituzioni scientifiche sono consolidati e attribuiti al bilancio di entrata dello Stato; e in corrispondenza di essi sarà aumentato il capitolo della spesa del bilancio del Ministero di Agricoltura pel funzionamento dell'Istituto Nazionale.

Art. 3. — Ognuna delle Sezioni dell'Istituto è diretta da un professore ordinario direttore di stazione sperimentale.

I quattro direttori formano il Consiglio di direzione dell'Istituto.

Il direttore della scuola di genetica vegetale ha il titolo e le funzioni di direttore generale e presiede il Consiglio.

Il direttore generale è parificato ai direttori generali del Ministero di Agricoltura.

Il Consiglio dell'Istituto funzionerà come sezione speciale del

Consiglio superiore di Agricoltura per l'incremento degli studi sperimentali applicati all'aumento della produzione.

Art. 4. — L'Istituto Nazionale predetto provvederà entro i limiti del proprio bilancio a fondare campi sperimentali di genetica vegetale nelle provincie meridionali e nelle isole, e potrà promuovere e sussidiare la fondazione di imprese private di industria genetica, con particolare riguardo alla cerealicoltura, alla frutticoltura, e viticoltura.

Art. 5. — Per l'impianto, l'arredamento e il funzionamento dell'Istituto Nazionale, sono stanziati nel bilancio del Ministero di Agricoltura i seguenti fondi:

L. 4.000.000 per l'acquisto di una tenuta dell'Agro romano, in cui dovrà sorgere l'Istituto, e per le spese di costruzione dei fabbricati e laboratori ad uso delle sezioni dell'Istituto;

L. 1.000.000 per l'impianto e l'arredamento dei gabinetti e laboratori e dei campi regionali di genetica e sperimentazione;

L. 500.000 per la dotazione annua dell'Istituto e per le borse di studio a favore dei laureati in medicina, in scienze naturali, in scienze agrarie e in chimica e in veterinaria che il Consiglio direttivo dell'Istituto crederà di ammettere a frequentare le Sezioni per formare assistenti, coadiutori e genetisti.

Art. 6. — I corsi universitari di scienze agrarie esistenti presso la Facoltà di scienze della R. Università di Roma potranno essere aggregati come corsi speciali alla Sezione di ingegneria agraria del Politecnico pur conservando la qualità di corsi aggiunti anche per la Facoltà di scienze.

Art. 7. — Nel R. Istituto tecnico di Roma, è istituito, col concorso della Provincia e del Comune di Roma nei limiti e nella misura di cui all'articolo 284 della Legge 13 Novembre 1859, n. 3628, la Sezione di agronomia, destinata a preparare agronomi particolarmente periti nelle industrie agrarie convenienti alla Provincia romana che potrà comprendere anche cattedre speciali non previste dalla tabella *H* annessa alla Legge 8 aprile 1906, n. 142.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero della Pubblica Istruzione per l'esercizio 1919-1920 sarà, a tal fine, inscritta al capitolo 80 e al corrispondente capitolo per gli esercizi futuri la maggiore spesa di L. 7.500.

Al podere per l'Azienda agraria e alla spesa annuale per il suo esercizio e per la sua coltivazione, provvede la Provincia.

Art. 8. — La R. Scuola pratica di Agricoltura di Roma sarà trasferita in un podere e fabbricato scelti dalla Provincia in uno dei principali centri di produzione agraria del Lazio; e il Ministero di Agricoltura contribuirà al mantenimento di essa con una dotazione annua di L. 25.000.

Art. 9. — Qualora il Comune di Roma deliberi la istituzione nell'Agro romano, in località adatta, di una Scuola comunale professionale di orticoltura e frutticoltura, il Ministero di Agricoltura verserà al Comune un contributo annuo di L. 25.000 sui fondi della Cassa di Colonizzazione per l'Agro romano istituita dalla Legge 17 luglio 1910, n. 491.

Art. 10. — E' instituita una R. Cattedra ambulante di aratura meccanica per l'Agro romano, a carico della Cassa di Colonizzazione fondata dalla Legge 17 Luglio 1910, n. 491.

La cattedra avrà il compito di addestrare contadini e meccanici, allo scopo di renderli esperti nella conduzione e nella pronta riparazione degli apparecchi di aratura meccanica, mediante contratti di tirocinio.

Inoltre avrà il compito di assistere col suo consiglio tecnico le associazioni di agricoltori che si propongano di acquistare e far funzionare in comune, per la lavorazione delle terre, apparecchi azionati dall'energia elettrica, dal vapore e da motori a scoppio.

Voti sull'istruzione inferiore agraria.

I. — Il Ministero della Pubblica Istruzione dovrebbe istituire una R. Scuola Normale maschile e femminile rurale per la formazione di insegnanti e assistenti per gli asili infantili e le scuole dei contadini del Lazio.

La Scuola dovrebbe avere sede nel suburbio di Roma; essere dotata di un campicello per l'insegnamento dell'agraria; disciplinata da uno speciale regolamento, con programmi adatti allo scopo, ed aperta soltanto a studenti che dichiarassero di voler dedicarsi all'insegnamento nelle scuole rurali del Lazio.

I posti d'insegnante nelle scuole rurali elementari dell'Agro

Romano dovrebbero essere conferiti dal Comune per graduatoria di merito ai licenziati della scuola predetta. Questi però conserverebbero il diritto di concorrere ai posti vacanti nelle altre scuole rurali del Lazio, per le quali il Consiglio Provinciale scolastico di Roma bandirebbe speciale concorso.

II. Nella provincia di Roma sarebbero separate le carriere magistrali per l'insegnamento urbano e per l'insegnamento rurale, e sarebbero del pari distinte le carriere per gli asili infantili e per le scuole elementari.

Correlativamente dovrebbero essere emanati dal Ministero della Pubblica Istruzione speciali programmi e speciali disposizioni riguardanti la durata dei corsi elementari rurali e gli orari, in armonia, con le particolari esigenze delle classi rurali e dei fini del bonificamento e della colonizzazione.

III. Nei bilanci del Comune di Roma e dei Ministeri della Pubblica Istruzione e dell'Agricoltura dovrebbero essere stanziati ogni anno i contributi necessari per il funzionamento delle scuole elementari, fondate e da fondarsi per iniziativa del Comitato delle scuole per i contadini dell'Agro Romano, il quale è riconosciuto Ente morale autonomo.

Tali contributi farebbero carico per cinque decimi al Ministero della pubblica istruzione e per due decimi al Comune, per due decimi al Ministero di Agricoltura e per un decimo al Comitato.

Le scuole fondate dal Comitato dovrebbero funzionare fino a che in loro vece non sergessero scuole comunali o di Stato.

Voti sull'istruzione professionale agraria.

Il Comune di Roma dovrebbe istituire una Scuola comunale professionale di orticoltura e frutticoltura da organizzarsi col seguente programma:

1. Essa consisterà in una azienda agraria comunale, disciplinata secondo i principi e le norme che presiedono allo svolgimento di una razionale economia rurale presso le aziende agrarie private ben dirette;

2. Il Direttore preposto all'Amministrazione dell'Azienda

sarà responsabile di fronte al Comune della buona e utile gestione;

3. Sarà compito esclusivo del Direttore di scegliere gli allievi apprendisti a preferenza fra donne e fanciulli, muniti di certificati di proscioglimento dall'istruzione elementare, che domandino di entrare al servizio dell'Azienda come apprendisti per l'orticoltura, la frutticoltura e le industrie agrarie zootecniche consociabili con esse;

4. Il contratto di lavoro e di tirocinio sarà stipulato con i genitori o i legali rappresentanti degli apprendisti minorenni e disciplinerà i doveri di questi e il loro licenziamento;

5. Al termine dell'istruzione professionale il Direttore rilascerà ad ogni apprendista un certificato della capacità e delle speciali attitudini da questo acquistate durante il periodo di servizio e d'istruzione;

6. Il contratto di tirocinio prenderà forma, rispetto alle misure di salario corrente, dal mercato del lavoro nella provincia di Roma per l'industria agraria orticola;

7. Il salario spettante ad ogni lavoratore apprendista sarà soggetto alle ritenute per le spese collettive di vestiario, di bucato e di vitto, cui si provvederà cooperativamente dagli stessi apprendisti, non dovendo l'Azienda scuola fornire loro altro che il locale di alloggio, l'illuminazione, e gli oggetti ed arnesi indispensabili.

* * *

La Commissione Reale esaminò nella seduta plenaria del 28 febbraio 1919 la relazione, il progetto di legge e gli ordini del giorno della Sottocommissione, ed, approvati i concetti generali esposti nella relazione, discusse le disposizioni specifiche dei singoli articoli.

L'istituzione della Stazione antianofelica e di risicultura di cui all'art. 1, trovarono opposizione in alcuni Commissari. Quanto alla prima, per non moltiplicare organi aventi uguali funzioni, essendovi già all'uopo la Direzione Generale della Sanità con la quale l'Istituto Nazionale agronomico sperimentale potrebbe accordarsi; quanto alla seconda, pel timore che la istituzione della Stazione di risicultura, provochi la malaria.

Il relatore espose che il Ministero di agricoltura non può disinteressarsi della Stazione antianofelica qualunque sia al riguardo l'attività della Direzione Generale di Sanità, e che la malaria che si sviluppa dalle risaie è assai mite e può essere tollerata in confronto agli enormi interessi economici che da esse derivano. Aggiunse che il riso è più redditizio del grano e che la sua seminagione oltre facilitare grandemente la risoluzione della questione del latifondo, procurerebbe lavoro ad un grande numero di donne e fanciulli, e che infine, secondo il parere dei più grandi agronomi, non deve più esistere il monopolio nell'alta Italia della risicoltura.

Ad ogni modo egli non si oppose alla radiazione dallo schema di legge delle due Stazioni antianofelica e di risicultura e la Commissione approvò l'art. 1°, con la soppressione delle suddette Stazioni.

Al primo periodo del terzo Comma furono poi aggiunte le parole « Oltre i fondi di cui all'art. 5 ».

L'art. 2° fu approvato secondo il testo proposto.

All'Art. 3°, sorse discussione sulla competenza dei Direttori tecnici nell'amministrazione dell'Istituto.

Fu riconosciuta la necessità di una competente amministrazione e vi fu chi propose l'istituzione di un vero e proprio Direttore amministrativo.

Si discusse poi sulla dipendenza diretta del Direttore Generale dal Ministro, osservandosi che tutti gli organi provinciali debbono dipendere dalle singole Direzioni Generali del Ministero inquantochè il Ministro non può corrispondere con alcun organo se non per mezzo delle dette Direzioni Generali.

Si convenne infine di sopprimere dal secondo comma le parole « ed amministrazione » e nel quarto le altre « dipende direttamente dal Ministro ».

L'art. 4°, venne approvato sostituendo nel primo Comma alle parole « del proprio bilancio » le altre « delle proprie dotazioni » ed aggiungendo al secondo comma dopo le parole « inoltre l'Istituto » le altre « di accordo con la Direzione Generale di Sanità ».

Gli articoli suddetti da uno a quattro furono pertanto approvati nel seguente testo.

Art. 1. — E' instituito e viene aggregato al Ministero di Agricoltura un Istituto Nazionale agronomico sperimentale che comprende le seguenti Sezioni:

1. Biologia agraria e patologia vegetale;
2. Chimica e tecnologia agraria;
3. Genetica vegetale;
4. Genetica zootecnica.

Sono annesse all'Istituto una Stazione di prova di macchine agrarie e una Stazione viticola.

Le Regie Stazioni di patologia vegetale e di chimica agraria di Roma e la R. Stazione di granicoltura di Rieti sono unificate nell'Istituto Nazionale predetto, cui saranno assegnati i fondi ora stanziati in bilancio pel funzionamento di quelle Stazioni oltre i fondi di cui all'art. 5. La Stazione di Rieti continuerà a sussistere come Sezione regionale speciale di genetica dei cereali.

L'Istituto Zootecnico Laziale, creato dalla Legge 17 luglio 1910, n. 491, è eretto in Scuola Nazionale di genetica zootecnica pur conservando le sue finalità attuali, e costituirà la Sezione IV dell'Istituto Nazionale predetto.

Art. 2. — I contributi degli Enti pubblici e dei privati, a favore delle predette istituzioni scientifiche, sono consolidati e attribuiti al bilancio di entrata dello Stato; e in corrispondenza di essi sarà aumentato il capitolo della spesa del bilancio del Ministero di Agricoltura pel funzionamento dell'Istituto Nazionale.

Art. 3. — Ognuna delle Sezioni dell'Istituto è diretta da un professore ordinario direttore di stazione sperimentale.

I quattro direttori formano il Consiglio di direzione ed amministrazione dell'Istituto.

Il direttore della Scuola di genetica vegetale ha il titolo e le funzioni di direttore generale e presiede il Consiglio.

Il direttore generale è parificato ai direttori generali del Ministero di Agricoltura.

Il Consiglio dell'Istituto funzionerà come sezione speciale del Consiglio superiore di Agricoltura per l'incremento degli studi sperimentali applicati all'aumento della produzione.

Art. 4. — L'Istituto Nazionale predetto provvederà, entro

i limiti delle proprie dotazioni, a fondare campi sperimentali di genetica vegetale nel Lazio, nelle provincie meridionali e nelle isole, e potrà promuovere e sussidiare la fondazione di imprese private di industria genetica, con particolare riguardo alla cerealicoltura, alla frutticoltura e viticoltura.

Inoltre l'Istituto, d'accordo con la Direzione Generale di Sanità, provvederà a fondare Comitati per la lotta contro l'anofele nelle regioni più gravemente infestate dall'anofele, i quali dovranno tenere brevi corsi annuali d'istruzione per le campagne larvicide e il risanamento delle terre malariche.

Gli altri articoli dal 5 al 10 ed i voti proposti furono approvati come nel testo della Sottocommissione.

Scuola delle comunicazioni.

Durante la discussione sugli insegnamenti professionali agrari, uno dei componenti la Sottocommissione, il Comm. Belloc, ebbe occasione, di rilevare l'importanza delle scuole per agenti ferroviari che hanno all'estero un grande sviluppo. In analogia di tali scuole sorse in lui l'idea di un tipo di Scuola postale-telegrafico-ferroviaria che potrebbe essere di grande utilità al Paese e a Roma stessa ove potrebbe avere sede. Riguardo alla spesa il Comm. Belloc prevedeva un fabbisogno per il personale di sole L. 50.000 annue, mentre ai locali, anche ai prezzi del giorno, si potrebbe provvedere con 170 o 180.000 lire adattando a scuola qualche padiglione del nuovo edificio per l'Istituto Professionale che sarà costruito al Viale Manzoni.

La Sottocommissione accolse con favore la proposta del Comm. Belloc. Eliminò anzitutto il dubbio che, trattandosi di un Istituto d'interesse nazionale più che cittadino, la materia esorbitasse dalla competenza della Commissione Reale, e ritenuto che l'istituzione di tale scuola, pure essendo d'interesse generale, si riflette peraltro principalmente sull'incremento industriale ed economico di Roma, incaricò il Comm. Belloc, di preparare la corrispondente relazione e il conseguente schema di progetto di legge.

Il Comm. Belloc riferì sollecitamente e dettagliatamente in proposito, premettendo che le scuole destinate più special-

mente ad istruire i giovani in professioni che richiedono insegnamenti particolari, trovano già il loro definitivo assetto nella legge 14 luglio 1912, n. 854, e nel Decreto luogotenenziale 10 maggio 1917, n. 896. Tali disposizioni provvedono infatti così all'organizzazione delle scuole professionali propriamente dette, come all'istituto nazionale di istruzione professionale di Roma che, per gli accordi ormai intervenuti tra i varii enti, sorgerà in breve con sede in un grandioso edificio progettato in adatta località.

Ma le scuole di tale genere, soggiungeva il Comm. Belloc, sono destinate alla formazione od al perfezionamento di coloro che si dedicano all'esercizio di un'arte o di un mestiere propriamente detto; creano in una parola dei lavoratori tecnici, e quindi non provvedono a quella classe di persone che, pur non essendo operai produttori di merci, compiono opera necessaria all'esercizio di aziende di natura caratteristica, quali quelle che soddisfano a servizi pubblici. Questa numerosa classe di persone non è perciò formata da maestranze, ma da agenti modesti quanto indispensabili al funzionamento delle grandi imprese vettoriali e simili.

Il Comm. Belloc constatava quindi la convenienza di istituire scuole di natura adatta alla formazione di detti agenti, rivolgendo anzitutto il pensiero alla numerosa schiera dei giovani che aspirano a prestare l'opera loro in qualità di Agenti nelle ferrovie, nelle poste e nei telegrafi. Con tali scuole, sosteneva il Comm. Belloc, i grandi servizi statali, ed anche le imprese private di trasporti con trazione inanimata, troveranno sul mercato del lavoro il personale che loro abbisogna, senza dover assumere giovani impreparati, e costretti perciò a compiere tirocinio a spese dell'azienda che li ha assunti.

Scuole organizzate in modo da assolvere tale compito, soggiungeva il Comm. Belloc, se ne trovano parecchie all'estero. Ve ne sono trentadue in Russia, due in Svizzera (a Lausanne e a Bienne) ed una a Madrid creata dalla stessa Compagnia che esercisce le strade ferrate spagnole. Questi esempi giovano a dimostrare che se i vari Stati hanno così provveduto, essi hanno riconosciuta la convenienza di preparare gli agenti, e l'utilità della creazione di una scuola adatta allo scopo.

In Italia, invece, nessuna iniziativa fu presa nè dallo Stato nè dalle grandi Compagnie che esercitano le nostre reti; tuttavia una scuola del genere venne fin dal 1871 proposta dall'Ingegnere F. Martorelli e dall'on. Luigi Luzzatti, e fondata a Roma nel 1876 dall'Ing. L. Trevellini, sotto gli auspici della « Lega Romana per l'istruzione del popolo ». Più tardi, con Decreto del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, del 29 luglio 1880, la scuola ebbe regolare assetto e sovvenzioni annue per parte del detto Ministero e di quello della Pubblica Istruzione, nonchè della Provincia e della Camera di Commercio. Il Comune aiutò l'Istituzione concedendo locali e materiale e poi un annuo sussidio. La scuola ha dato ottimi risultati ed i giovani licenziati ebbero liete accoglienze nei concorsi banditi dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato.

Ma è indispensabile che essa, oggi destinata soltanto alla formazione deli agenti ferroviari, dia anche quelli atti ai servizi postali e telegrafici, e che i giovani licenziati posseggano titolo di prevalenza nei concorsi indetti dalle imprese statali che reggono le « Comunicazioni ».

Il Comm. Belloc, proponeva pertanto che l'attuale Scuola preparatoria per gli agenti ferroviari, venga completata e trasformata in « Scuola delle comunicazioni » giusta il piano seguente:

La scuola sarebbe divisa in due sezioni l'una ferroviaria, e l'altra postale e telegrafica.

La scuola sarebbe diurna e serale; il corso diurno comprenderebbe due anni di studio e per l'ammissione sarebbe richiesta la licenza ginnasiale o tecnica: il corso serale si compirebbe in tre anni e vi si accederebbe con l'attestato di maturità.

Corso diurno. — Le materie d'insegnamento comuni alle due sezioni sarebbero le lingue: italiana, francese ed inglese, la matematica, la storia e geografia, nozioni di fisica e di chimica; il disegno lineare, la calligrafia, nozioni sui mezzi di trasporto e sulle vie di comunicazione, elementi teorici ed esercitazioni pratiche di telegrafia.

Per la sezione ferroviaria si avrebbero inoltre, come insegnamenti speciali, la merceologia applicata ai trasporti, elementi di traffico ferroviario, tassazione e contabilità di stazione, mo-

vimento e segnalazione, nozioni elementari sulla costruzione, manutenzione e trazione, elementi di legislazione ferroviaria e di polizia sanitaria e ferroviaria, esercizi di disegno applicato al servizio ferroviario, corrispondenza di servizio.

Per la sezione postale e telegrafica, come insegnamenti speciali si avrebbero: norme sui servizi postali, telegrafici e telefonici, corrispondenza di servizio, telegrafia e telefonia con pratiche esercitazioni.

Corso serale. — Il corso serale avrebbe per materie comuni le lingue italiana e francese, la matematica, la storia e geografia, la calligrafia, dattilografia e nozioni di telegrafia. Nella sezione ferroviaria sarebbero aggiunte le nozioni sul movimento e sulla segnalazione, elementi di tariffe ferroviarie. Nella sezione postale-telegrafica l'insegnamento sui servizi postali, telegrafici e telefonici.

Per raggiungere questo scopo occorrerebbe il seguente personale:

Personale insegnante.

Direttore, con obbligo di un insegnamento	a L. 5000	L. 5000
Per le classi diurne:		
2 Professori ordinari	» » 3000	» 6.000
9 Professori straordinari	» » 2000	» 18.000
1 Incaricato di dattilografia	» » 1500	» 1.500
1 Assistente per la telegrafia	» » 1300	» 1.300
Per le classi serali sarebbero incaricati i professori delle classi diurne, con retribuzione pari a L. 3 per ora. Calcolando su 2000 ore si avrebbe una spesa di		» 6.000
	Totale . . .	L. 37.800

Personale d'amministrazione e d'ordine

1 Segretario	a L. 2000	L. 2000
1 Aggiunto di Segreteria	» » 1000	» 1000
3 Custodi	» » 1200	» 3600
	Totale . . .	L. 6600

Spese d'illuminazione, di materiale e diverse.

Illuminazione, mobilio, ecc.	L. 2000
Materiale scientifico, biblioteca	» 2000
Spese postali, ecc.	» 1600
Totale . . .	L. 5600

Totale generale delle spese annue per l'esercizio della scuola	L. 50.000

Inoltre occorrebbero per le spese di primo impianto e per provvedere al materiale scolastico L. 6000.

Quanto al locale, il Comm. Belloc proponeva, o restaurare l'attuale sede di proprietà municipale, o utilizzare una parte dell'edificio progettato per l'Istituto nazionale professionale, od infine costruire una piccola fabbrica sull'area riservata allo stesso Istituto. L'ultima delle soluzioni sarebbe la preferibile, ed in tal caso la spesa presunta ascenderebbe a L. 180.000, da sostenersi dallo Stato, dal Municipio e dalla Provincia.

Conchiudendo, per attuare la proposta trasformazione della Scuola preparatoria per agenti ferroviari, in Scuola delle Comunicazioni, il Comm. Belloc proponeva di inserire nel disegno di legge per la industrializzazione di Roma, il seguente articolo:

« L'attuale Scuola preparatoria per Agenti ferroviari sarà convertita con Decreto Reale su proposta del Ministro di Industria, Commercio e Lavoro in « R. Scuola delle Comunicazioni ». Lo Stato concorrerà per i tre quinti della spesa totale di funzionamento prevista nella cifra di L. 50.000; il rimanente della spesa sarà a carico del Comune e della Provincia di Roma dedotti gli eventuali contributi di altri Enti.

« Lo Stato accorda in virtù della presente legge la somma di L. 100.000 per l'erezione di apposito edificio da costruirsi a cura del Comune di Roma al quale spetterà sostenere il rimanente della spesa e che ne sarà il proprietario.

« Per provvedere all'arredamento di detta Scuola il Ministero di Industria, Commercio e Lavoro concorrerà con una

somma di L. 8000 da iscriversi nel bilancio passivo del Ministero stesso.

« Le somme di L. 100.000 e di L. 8000 sopraindicate, saranno inscritte nel bilancio passivo del Ministero di Industria, Commercio e Lavoro per l'esercizio finanziario 1918-1919 e l'annuo contributo a carico dello Stato per il funzionamento della Scuola, sarà stanziato nel detto bilancio, quando, ultimata la costruzione dell'edificio, sarà possibile il funzionamento della Scuola stessa.

« Il diploma di licenza della R. Scuola delle Comunicazioni sarà titolo di ammisione ai concorsi banditi dalle pubbliche Amministrazioni nei servizi di comunicazione ».

* * *

La Sottocommissione approvò pienamente la relazione e il progetto di legge del Comm. Belloc.

Portati in discussione relazione e progetto alla Commissione Reale, questa nella seduta del 13 Marzo 1919 trattò ampiamente l'argomento.

Fu discusso anzitutto il piano finanziario che si ritenne troppo modesto. Dati i prezzi di guerra, parve impossibile costruire la sede con sole L. 180.000. Si ritenne poi troppo scarso il concorso dello Stato, così nella spesa della costruzione come in quella d'impianto, e si propose comunque di non concretarlo in cifra determinata, ma di fissare la partecipazione percentuale nella spesa medesima.

Il relatore, difendendo le previsioni fatte per la costruzione, espose che esse erano state contenute in modesti limiti nella considerazione di poter ottenere dal Governo a miti condizioni i materiali esistenti nella zona di guerra, ma fu osservato che non si poteva fare su ciò alcun assegnamento perchè non tutto il materiale occorrente è effettivamente disponibile, e perchè la spesa del trasporto dalla zona di guerra a Roma annullerebbe il vantaggio del minor costo. Si osservò infine che mancavano su questo punto elementi positivi per stabilire il vero costo del fabbricato, che secondo alcuni avrebbe superato le L. 300.000.

Altra discussione sorse sulle materie d'insegnamento.

Alcuni proposero di escludere le lingue estere che potrebbero essere apprese dai giovani nelle apposite scuole esistenti a Roma, sostituendovi lo studio delle norme e dei regolamenti in uso all'estero in materia di comunicazioni e servizi postali e telegrafici.

Si decise infine che il progetto sarebbe stato modificato in corrispondenza dell'avvenuta discussione, e se ne diede incarico allo stesso Relatore insieme con i Commissari, Comm. Zacchi e Prof. Grisostomi.

Il detto progetto ripresentato alla Commissione Reale nella seduta plenaria del 19 marzo 1919 fu approvato nel seguente testo:

Progetto di legge — Art. 1. — E' istituita in Roma una R. Scuola Professionale e pratica dei trasporti e delle comunicazioni nella quale verranno compresi gli insegnamenti impartiti nell'attuale Scuola preparatoria per agenti ferroviari.

La spesa totale di funzionamento della scuola, che si presume in L. 70.000 annue, sarà sostenuta per tre quinti dallo Stato, per un quinto dalla Provincia e per un quinto dal Comune di Roma, dedotti gli eventuali contributi di altri Enti pubblici e privati.

La R. Scuola avrà la sua sede nel costruendo edificio dell'Istituto Nazionale per l'insegnamento professionale.

Art. 2. — Per provvedere all'arredamento di detta scuola, sarà iscritta nella parte passiva del bilancio del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro per l'esercizio 1919-1920 la somma di L. 20.000.

Art. 3. — Per l'assunzione degli agenti addetti ai servizi dei trasporti e delle comunicazioni, il diploma di licenza della R. Scuola sarà tenuto equipollente al diploma di licenza del R. Istituto Tecnico.

Art. 4. — L'ordinamento della R. Scuola, la determinazione delle materie d'insegnamento ed il ruolo organico del personale saranno approvati con Decreto Reale su proposta del Ministro dell'Industria, Commercio e Lavoro, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e delle Poste e Telegrafi.

Insegnamento professionale.

Le precedenti proposte riguardanti gl'insegnamenti professionali agrari, trovano la loro integrazione nella relazione del Comm. Leonardi sull'insegnamento professionale propriamente detto.

La Sottocommissione preso atto delle notizie e degli studi fatti in proposito dalla Commissione comunale e che sono stati largamente riassunti, incaricò lo stesso Comm. Leonardi di riferire sulla questione.

Il Comm. Leonardi descritto nuovamente lo stato degl'insegnamenti in Roma nei due rami di scuole maschili e femminili, espose come l'insegnamento commerciale formi con quello professionale, propriamente detto, un'unità quasi indissolubile, e infatti vano sarebbe il produrre, quando mancasse la preparazione adatta al collocamento del prodotto.

Rappresentò poi l'opera del Comune e dello Stato in questo campo dal 1916 in poi.

E riferendosi alla relazione della Commissione Comunale fece una breve rassegna dell'insegnamento professionale in Roma durante la guerra e nel dopo guerra.

Fu la guerra, egli disse, che rivelò agli italiani il valore dell'insegnamento professionale. In Roma, in questi ultimi anni per la necessità delle industrie di guerra, e fino dal gennaio 1916, vennero istituiti, dal Comune, corsi per allievi tornitori in metallo con il concorso del Comitato Romano per la mobilitazione industriale. Questi corsi che dal gennaio 1916 al febbraio 1919 compresero ben 24 turni hanno prodotto, su 1074 allievi complessivamente ammessi, 580 riconosciuti idonei al lavoro e occupati in officine.

Quanto alle scuole, secondo la riforma progettata dalla Giunta comunale nel 1916, le maschili e femminili si ripartivano nei tre gradi voluti dai programmi governativi, in ciascuno dei quali avrebbero dovuto essere scuole di avviamento, con annessi corsi tecnici serali e festivi, per non venire meno allo scopo di migliorare gli operai occupati.

Le scuole di primo grado maschili avrebbero dovuto essere sette, in diversi punti della città centrali o periferici, ed esse-

re industriali od artistico-industriali con prevalenza dell'una sull'altra sezione, secondo le speciali esigenze del quartiere; tre sedi si proponevano per le scuole di secondo grado maschile. Le scuole di primo grado femminili si intendeva di annetterle al corso popolare di ciascuna scuola elementare; due in due diversi quartieri sarebbero state di secondo grado femminili, una delle quali quella oggi esistente in via Panisperna.

La scuola di terzo grado, con sezioni maschili e femminili, doveva trovar luogo nell'Istituto Nazionale Professionale che lo Stato deve istituire in Roma a norma della legge 14 luglio 1912.

Pur non dovendosi a questo piano negare il pregio dell'organicità, il Comm. Leonardi espose però che alla sua attuazione, si opponevano difficoltà di diverso ordine; anzitutto difficoltà finanziarie, potendosi sui prezzi avanti guerra, prevedere sommariamente una spesa complessiva di quasi nove milioni, che oggi salirebbe a trenta all'incirca. Poi difficoltà pratiche di esecuzione, comuni a tutti i lavori ed alle opere pubbliche, escogitate o prevedute in questi ultimi anni. Per ultimo difficoltà di indole giuridico amministrativa, in quanto gli ordinamenti scolastici, stabiliti con la legge del 1912 e il regolamento 1913 su cui si imperniava il piano di riforma, votato, come già detto, dalla Giunta comunale di Roma nel giugno 1916, erano sottoposti a revisione per iniziativa dello stesso Ministero di Industria Commercio e Lavoro: revisione non peranco compiuta, ma di cui, spunti ed accenni evidenti si ritrovano nei Decreti luogotenenziali 10 maggio 1917, n. 896 e 8 dicembre 1918, n. 2001.

Tali considerazioni, se valsero a rimandare per qualche tempo la esecuzione del piano di riforma deliberato, in via di massima, dalla Giunta Comunale nel giugno 1916, non distolsero l'Amministrazione comunale di Roma, d'accordo col Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, da un'operosità che nel campo dell'insegnamento professionale, operaio e commerciale, si deve riconoscere la più vasta e la più valida promossa in Roma in cinquant'anni di vita italiana.

Nel periodo dal 1916 al 1919 ebbero infatti vita in Roma

dodici nuove istituzioni scolastiche che possono così essere ripartite:

istruzione superiore.

1. — *L'Istituto Nazionale professionale*, creato dalla legge 11 luglio 1907, trasformato dalla legge 14 luglio 1912, ebbe la sua normale costituzione, in forza del Decreto luogotenenziale 6 Giugno 1918, ricevendo dal Comune la cessione gratuita del suolo edificativo, nella vastissima area adibita a mercato delle erbe al viale Manzoni dove avrà sede anche la sezione che, secondo il primitivo progetto doveva sorgere sulla via Ostiense. L'Istituto, la cui dotazione ha ormai raggiunto i quattro milioni, e di cui fra breve si inizieranno i lavori, comprenderà le sezioni elettro-meccanica, arte industriale, edilizia. Sarà il primo d'Italia e uno dei maggiori del mondo per ricchezze e modernità d'impianto, macchinario, officine e laboratori di studio.

2. — *L'Istituto « Alessandro Rossi » di Vicenza*, trasferitosi in Roma sull'aprile del 1917 al momento dell'invasione austriaca nel Veneto, ha qui aperto i suoi corsi, che comprendono la sezione per meccanici-elettricisti della scuola di terzo grado. Ai corsi, per iniziativa del Comune di Roma, il quale in due anni ha conceduto dieci borse di studio, sono potuti intervenire anche allievi di Roma e della Provincia. Ora che l'Istituto di Vicenza è ritornato nella sua sede, restano in Roma, per accordi col Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, con le relative officine, i corsi d'insegnamento equivalente che continueranno a funzionare quali corsi provvisori dell'Istituto Nazionale Professionale, nel quale verranno fusi allorquando questo sarà in grado di funzionare.

Scuole di avviamento.

3. — *Laboratorio scuola per operai falegnami*, istituito a norma del D. L. 8 dicembre 1918, dal Ministero d'Industria e Commercio col contributo del Comune.

4. — *Laboratorio-scuola per operai cementisti-muratori*,

istituito a norma del D. L. 8 dicembre 1918 dal Ministero d'Industria e Commercio col contributo del Comune.

5. — *Laboratorio-scuola per operai meccanici.* Per una convenzione stipulata col Comune, il Comitato di mobilitazione industriale per l'Italia centrale si impegnava a costruire nel quartiere Testaccio, su area comunale, un ampio fabbricato, con officine per operai tornitori meccanici, in sostituzione della Scuola tornitori meccanici sulla via Casilina.

6. — *Laboratorio-scuola per l'industria dell'abbigliamento.* (Maschile e femminile istituito d'intesa con il Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, come i precedenti). Funziona dal 1° Luglio 1919, in locali municipali in via della Scrofa, n. 57.

7. — *Scuola d'arte figulina.* Istituita dal Comune, con il contributo della Camera di Commercio, sotto la direzione di Duilio Cambellotti. Ha per iscopo la resurrezione dell'industria della ceramica romana. Funziona dal dicembre 1918, in via Ripagrande, presso l'Ospizio di San Michele.

8. — *Laboratorio scuola di arte serica.* Istituita dall'Ospizio di S. Michele col contributo del Comune, ed è gestito dalla ben nota Ditta Palladino e Pignalosa.

Sscuole di tirocinio per operai.

9. — *Scuola serale di chimica industriale.* Istituita dal Comune col concorso del R. Istituto Commerciale il quale ha accordato gratuitamente il locale, della Camera di Commercio e di alcune Ditte industriali. Funziona dal novembre 1918, nei locali del suddetto Istituto, in via del Burrò.

10. — *Scuola serale di elettrotecnica popolare.* Funziona dal Novembre 1919 nei locali della scuola per gli Artieri in via San Basilio.

11. — *Scuola per operai panettieri.* Istituita dal Comune: ha cominciato a funzionare nel novembre 1918, nei locali del panificio municipale in via Candia.

Scuole commerciali.

12. — *Scuola serale pratica di lingue orientali.* Si propone di addestrare agenti e viaggiatori di commercio nella conoscenza delle lingue parlate nelle terre e negli scali del levante più vicino (turco, greco moderno, serbo, bulgaro, russo, arabo, ebraico). Istituita dal Comune di Roma col concorso della Camera di Commercio e di altri Enti, funziona seralmente dal Marzo 1918 nei locali della Scuola professionale femminile in via Panisperna.

L'attività e l'iniziativa del Comune si svolse altresì nelle Stazioni sperimentali.

A sensi dell'art. 6 del D. L. 10 Maggio 1917 il Comune di Roma, con deliberazione di Giunta 3 Ottobre 1917, richiese la instituzione delle due Stazioni sperimentali per l'industria del freddo, per l'analisi del combustibile e per l'esame dell'acque industriali, offrendo gratuitamente le aree nel quartiere industriale, fuori Porta San Paolo. La Camera di Commercio appoggiò la richiesta del Comune aggiungendo, alle due richieste, la domanda per l'impianto in Roma di una Stazione sperimentale per i prodotti chimici.

Il Comm. Leonardi rilevò a proposito l'importanza che, oltre le tre suaccennate, avrebbe per Roma la Stazione sperimentale per le Arti Foto-Meccaniche, tenendo conto che in questa arte industriale, quando era nascente in Italia, Roma tenne l'indiscusso primato, e propose di fare voti perchè sia assegnata a Roma almeno questa, oltre la Stazione per la distillazione dei combustibili.

Propose altresì di formulare il voto che, mentre per le stazioni predette l'area dovrà essere fornita dal Comune o dall'Ente Autonomo per la ferrovia e il porto di Ostia, vengano il Comune e gli Enti locali esonerati da ogni contributo restandone il totale carico allo Stato.

E tenuto conto che, per lunghissimi anni, l'istruzione professionale in Roma non gravò in alcun modo il bilancio dello Stato, e che perciò il concorso dello Stato risponde al duplice con-

cetto dell'aiuto straordinario per la trasformazione di Roma in un centro industriale, e, per così dire, di una restituzione per gli anni in cui nulla venne fatto per Roma, richiedeva, per tutte le iniziative che potessero sorgere in questo campo nei primi cinque anni successivi all'approvazione del trattato di pace, il concorso straordinario dello Stato del 50 % sulle spese d'impianto e di esercizio.

Formulava all'uopo il seguente articolo unico:

« Per cura del Comune verranno, nei prime cinque anni dopo la conclusione della pace, promossi accordi con lo Stato e con gli enti locali per la costituzione di consorzi diretti ad istituire in Roma scuole professionali e commerciali, generali e speciali. di avviamento e di tirocinio, laboratori scuole, e corsi d'insegnamento industriale ed artistico-industriale con l'obbligo da parte dello Stato di contribuire alle istituzioni sorte in detto periodo di tempo col 50 per cento sulle spese d'impianto e di esercizio.

« Lo Stato si obbliga ad impiantare ed esercitare in Roma almeno due RR. Stazioni Sperimentali a termini dellart. 6 del Decreto Luogotenenziale 10 maggio 1917, n. 856, esonerando il Comune di Roma dall'onere delle spese di costruzione. Il Comune di Roma, e per esso l'Ente autonomo per la Ferrovia ed il Porto d'Ostia, saranno tenuti alla cessione delle aree necessarie alle costruzioni delle stazioni predette ».

Presentava infine il seguente elenco dimostrativo delle istituzioni scolastiche da creare in Roma nel quinquennio successivo alla stipulazione della pace.

Seconda Scuola Professionale Femminile.

Seconda Scuola Serale di Commercio.

Ampliamento della Scuola di Ceramica con applicazione a maioliche di uso industriale.

Secondo Laboratorio per la Scuola dell'abbigliamento.

Tre nuovi Laboratori-scuola per muratori.

Laboratorio-scuola per operai in orologeria e meccanica di precisione.

Laboratorio-scuola per operai stagnai ed apparecchiatori idraulici.

Laboratorio-scuola per tappezzieri ed operai dell'arredamento.

Laboratorio-scuola per operai di carrozzeria automobilistica.

Laboratorio-scuola per conciatori di pelle.

* * *

La Sottocommissione congratulandosi vivamente col Comm. Leonardi, approvò la relazione insieme col progetto di legge e con l'elenco dimostrativo di cui sopra.

Relazione, progetto ed elenco furono poi approvati dalla Commissione Reale nella seduta del 17 giugno 1919 con la sola soppressione nell'ultimo periodo delle parole « o per esso l'Ente Autonomo per la ferrovia ed il Porto di Ostia » essendosi osservato che non rientrava nella competenza della Commissione Reale il decidere sui rapporti attualmente esistenti fra il Comune e l'Ente Autonomo in confronto degli impegni che il Relatore sostenne essere stati precedentemente assunti dal Comune per la cessione gratuita dell'area.

La questione dovrà quindi essere risoluta dall'Amministrazione comunale d'accordo con quella dell'Ente autonomo, tenuto presente, per l'accennata eventualità di far sorgere tali stazioni fuori della zona industriale, che il progetto di legge, approvato dalla Commissione Reale, impedisce di estendere la zona franca, mentre non è dubbio che tali stazioni sperimentali, oltre la utilità di essere istituite presso i mercati e le officine del gas, hanno la convenienza di godere dei benefici della zona industriale.

Progetto di legge riassuntivo.

Riassumendo, la Commissione Reale, tenute presenti le conchiusioni della Commissione Comunale, aveva formulato le sue proposte nei seguenti articoli di legge che si riportano qui di seguito.

I.

Ubicazione e confini della zona industriale di Roma. — Estensione a Roma della Legge per Napoli, 15 Gennaio, 1885 numero 2892.

Art. 1. — E' dichiarata opera di pubblica utilità la creazione di una zona industriale nel suburbio di Roma, fuori delle Porte S. Paolo e Portuense e determinata, come all'allegata pianta, nei seguenti confini:

a) *In sinistra del Tevere*: Il fiume dal Ponte della Ferrovia Roma-Pisa fino alla tangenza con la Via Ostiense-Via del Forte Ostiense, fino al limite delle espropriazioni di cui alla legge per Roma del 6 aprile 1908, n. 116, questo limite fino all'incontro col Vicolo della Moletta, una retta da questo punto fino al bivio del « Domine quo vadis » della Via Appia Antica, con la Via Ardeatina, Via Appia Antica, Ferrovia Roma-Pisa.

b) *In destra del Tevere*: Il fiume dalla tangenza della Via della Magliana fino al Ponte della Ferrovia Roma-Pisa, Ferrovia suddetta, Via Portuense, Via privata Iacobini, confine Negroni, Vicolo dei Grottoni e Via della Magliana fino alla tangenza del Tevere.

c) *Da Roma al mare*: Le aree intermedie fino al Porto di Ostia Nuova.

L'arginatura a destra del Tevere a difesa della zona del porto fluviale da S. Paolo a Vigna Pia è dichiarata opera idraulica di seconda categoria.

Art. 2. — Le operazioni per le espropriazioni relative, che potranno effettuarsi anche gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Comune, o da eventuali suoi concessionari in un termine di 10 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente Decreto.

Per la determinazione delle indennità di espropriazioni di quei fondi, ai quali non siano già applicabili le disposizioni delle leggi speciali per la città di Roma 11 luglio 1907, n. 502, e 6 aprile 1908, n. 116, i fondi stessi saranno valutati, indi-

pendentemente dalla loro edificabilità, con le norme degli articoli 12 e 13 della Legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

Art. 3. — Tanto il Comune quanto i suoi concessionari potranno immettersi in possesso dei beni espropriandi in seguito alla compilazione di uno stato di consistenza dei fondi da occupare approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Ministero, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Lo stato di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Per qualsiasi variazione o rettifica delle espropriazioni, che si manifestasse necessaria all'atto della esecuzione delle opere, si seguirà lo stesso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto, le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4. — Il Piano regolatore delle opere della zona industriale, da coordinarsi con gli attuali impianti ferroviari e fluviali e con quelli in progetto anche marittimi, nonchè delle espropriazioni di tutte le aree e fabbricati in essa compresi e da adibirsi per uso e servizio pubblico, per impianti di stabilimenti industriali e commerciali, case di abitazioni ed accessori, sarà presentato dal Comune non oltre il 31 dicembre 1919 ed approvate con R. Decreto.

Alle case per abitazioni operaie che sorgeranno nei limiti della zona industriale e che dovranno essere del tipo di case-giardino, sono applicabili le esenzioni di imposte stabilite dall'art. 8 della legge 27 febbraio 1908, n. 89, per un decennio dalla loro abitabilità.

Art. 5. — I contratti di appalto e gli atti per le espropriazioni e gli altri atti a cui debbono provvedere il Comune di Roma per la zona industriale di cui all'art. 1° saranno registrati col diritto fisso e con esenzione dal pagamento dei diritti di segreteria.

Art. 6. — Il Comune di Roma sopperirà alle spese previste

nel piano tecnico-finanziario per l'attuazione del piano regolatore di cui all'art. 4:

1° Con le disponibilità provenienti dall'acquisto e rivendita delle aree;

2° Con i contributi di Enti pubblici e di privati;

3° Con mezzi di bilancio.

E' intanto autorizzato a contrarre mutui in eccedenza dei limiti di cui all'art. 191 della Legge comunale e provinciale.

La Cassa Depositi e Prestiti concederà al Comune di Roma mutui fino a 25 milioni di lire ammortizzabili in cinquanta anni alle più favorevoli condizioni consentite dalle leggi e dai regolamenti vigenti (1).

Agevolazioni fiscali per la zona industriale di Roma. — Estensione a Roma della Legge per Napoli 8 Luglio 1904, numero 351.

Art. 7. — La zona industriale di Roma, determinata con l'articolo 1 del Decreto ....., è dichiarata aperta agli effetti del dazio di consumo. Essa in occasione di modificazioni alla cinta daziaria, non potrà, nemmeno in parte, essere inclusa nella cinta stessa.

Art. 8. — Agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgeranno entro la zona industriale di Roma ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero, nonchè alle opere ed agli impianti che fossero compiuti nella zona stessa per la sistemazione delle vie acquee nell'interesse dell'industria e del commercio, sono estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni d'indole tributaria ed economica fissate dalla legge 8 luglio 1904, n. 351, concernente provvedimenti per la città di Napoli.

Per ottenere l'esenzione dai dazi doganali prevista dagli articoli 7 ed 8 della citata legge 8 luglio 1904, n. 351, per i materiali da costruzione, le macchine e quanto altro occorra agli

(1) Le suddette disposizioni sono state riprodotte quasi integralmente nel D. L. 23 febbraio 1919, n. 304 che istituisce l'Ente autonomo.

stabilimenti, alle opere ed agli impianti suindicati, dovrà essere dimostrata, a giudizio del Ministero per l'Industria, il Commercio ed il Lavoro, la necessità di farne gli acquisti all'estero.

Il godimento dei privilegi tributari derivanti dall'applicazione delle disposizioni predette cesserà alla fine del terzo anno successivo allo spirare del termine stabilito dall'art. 3 del Decreto.

Art. 9. — Le disposizioni degli articoli 14 e 15 del Testo Unico 14 giugno 1917, n. 971, per la imposta e la sovrimposta sui profitti di guerra si applicano anche agli investimenti ed agli impianti industrali che verranno creati nella zona industriale di Roma entro il termine indicato nel precedente articolo (1).

II.

Coordinamento delle linee di comunicazione.

Comunicazioni per via di terra.

Art. 10. — Il Governo del Re è autorizzato a concedere al Comune di Roma la costruzione e l'esercizio per anni settanta di una ferrovia a doppio binario di tipo eguale a quello delle principali linee dello Stato ed a trazione elettrica, da Roma (piazza Venezia) alla città ed al Porto di Ostia Nuova, ed è pure autorizzato a stipulare la conseguente definitiva convenzione, in base alle altre condizioni che normalmente vengono stabilite per la concessione delle ferrovie all'industria privata salvo quanto è detto nei seguenti articoli 11, 12 e 22.

Per l'esercizio della ferrovia anzidetta, qualora sia tenuta direttamente dal Comune, saranno osservate le disposizioni della legge 29 Marzo 1903, n. 103 e del regolamento 10 Marzo 1904, n. 108.

---

(1) Le suddette disposizioni sono state riportate negli art. 26, 27, 28, del D. L. 23 febbraio 1919, n. 304 che istituisce l'Ente autonomo.

Art. 11. — Per la costruzione di questa ferrovia e sue diramazioni e per la prima dotazione del materiale rotabile e di esercizio, lo Stato corrisponderà al concessionario il sessanta per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferroviarie, decorrenti dal bilancio dell'esercizio finanziario successivo all'inizio de lavori.

Art. 12. — Dal prodotto lordo annuale della ferrovia, saranno detratte le spese d'esercizio, le quote di rinnovamento e quelle per gli interessi ed ammortamenti dei capitali forniti dal concessionario, valutati al tasso del sei per cento. L'eccedenza sarà così ripartita: il sessanta per cento allo Stato ed il quaranta per cento al concessionario.

Art. 13. — E' autorizzata la spesa di L. 8.200.000 per l'arredamento ferroviario iniziale del Porto di Ostia Nuova, compresavi la dotazione del materiale ruotabile occorrente per l'esercizio del porto stesso.

Detta spesa sarà stanziata in cinque annualità eguali nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Gl'impianti e le provviste dei materiali costituenti il detto arredamento, saranno affidati per l'esercizio al concessionario di cui all'art. 10 (1).

Art. 14. — La stazione che secondo il progetto per il completamento della linea di circonvallazione di Roma, di cui alla Legge 4 Aprile 1912, n. 297, sorgerà nel quartiere di piazza d'Armi in fregio ad una vasta piazza; dovrà costruirsi con tutti gli impianti necessari anche per un completo servizio viaggiatori.

Per i maggiori lavori e provviste occorrenti, in confronto a quelli che contempla la predetta legge, è assegnata la somma aggiuntiva di L. 3.000.000.

Art. 15. — La nuova stazione di cui all'articolo precedente,

---

(1) Le disposizioni contenute negli articoli suddetti dal 10 in poi e riguardanti la ferrovia Roma-Ostia furono riportate nel D. L. 23 febbraio 1919, N. 304 per l'istituzione dell'Ente autonomo.

dovrà essere collegata direttamente, mediante linee di tipo normale a doppio binario:

a) In direzione di ovest-est con la stazione di Termini.

Questa linea dovrà avere stazioni intermedie, atte al solo servizio metropolitano, presso piazza del Risorgimento, via Attilio Regolo, piazza della Libertà, le porte del Popolo, Pinciana e Pia, e piazza dell'Indipendenza; e dovrà correre su viadotto da piazza d'Armi fino a porta del Popolo ed essere sotterranea da porta Pinciana alla stazione di Termini. Il tratto intermedio dovrà svolgersi parte in galleria, e parte in trincea od in rilevato.

b) In direzione nord-est con la ferrovia per Orte, allacciandosi ad essa presso il Km. 11.

Tale linea dovrà avere fermate a Tor di Quinto ed a ponte Milvio.

Ambedue le dette linee faranno parte della Rete dello Stato.

Per la costruzione di quella di cui alla lettera *b*) si dovrà provvedere coi fondi che erano già destinati alla parte di linea di circonvallazione accennata all'art. 14, la quale avrebbe dovuto allacciarsi alla ferrovia per Orte fra i Km. 8 e 9.

Art. 16. — Gli impianti di cui all'art. 14 ed all'art. 15 dovranno essere ultimati ed aperti all'esercizio entro l'anno 1924, e le spese per essi previste saranno stanziate nel bilancio dello Stato in parti eguali in ciascuno degli esercizi, incominciando da quello 1919-20, fino al 1923-24.

Art. 17. — Allorquando si potrà prevedere che il movimento metropolitano lungo la linea di cui alla lettera *a*) dell'art. 15 si intensifichi in guisa da richiedere una circolazione continuata dei treni, si provvederanno con apposita legge i fondi necessari per costruire una seconda linea di tipo identico alla prima, ed alquanto più a nord di questa, che formi con essa un circuito chiuso, e che sia atta essa pure al servizio metropolitano.

Art. 18. — Entro un anno dalla promulgazione della presente Legge, dovranno essere ultimati i lavori necessari per la trasformazione dell'attuale fermata Ostiense in vera e propria Stazione atta a disimpegnare agevolmente tutti i servizi

compresi quelli per il deposito e per lo smistamento dei carri.

Art. 19. — A cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, non più tardi del 1925, dovranno ultimarsi anche gli impianti ferroviari occorrenti nel quartiere industriale.

Art. 20 — La predetta Amministrazione dovrà riscattare il binario diramantesi dalla fermata Ostiense, ora concesso alla Società Anglo-Romana, e raccordarlo con la ferrovia Roma-Ostia, adottando curve con raggi inferiori a m. 150 e modificando in conformità il tracciato esistente.

Art. 21. — I fondi necessari per soddisfare a quanto stabiliscono gli art. 19 e 20, saranno stanziati nel bilancio dello Stato per gli esercizi dal 1919-20 al 1923-24.

Art. 22. — Per le forniture che richiedono gli impianti e le provviste di cui ai precedenti articoli, si dovrà esperire innanzi tutto una licitazione privata fra sole Ditte italiane, salvo il caso di materiali brevettati.

Art. 23. — Le aree occorrenti per gli impianti dei binari al quartiere industriale, non contemplate dall'ampliamento della Stazione Ostiense, dovranno, fin d'ora, essere impegnate a cura del Comune di Roma.

Quelle vie urbane che occorreranno per la costruzione degli allacciamenti di cui agli art. 15 e 17 saranno concessi gratuitamente dal detto Comune.

Art. 24. — Tutte le opere contemplate dai precedenti articoli sono dichiarate di pubblica utilità, ed agli effetti delle espropriazioni saranno applicate le stesse disposizioni di legge stabilite col Decreto Luogotenenziale 30 Giugno 1918, n. 1069, relativo alla concessione del Porto di Ostia Nuova.

Art. 25. — Entro il 31 Dicembre 1919, a cura dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si dovrà procedere ad una equa riforma delle tariffe ferroviarie, allo scopo di agevolare i trasporti delle derrate di prima necessità, delle materie prime destinate all'agricoltura, alle costruzioni all'industrie di produzione e di trasformazione, nonchè dei relativi prodotti, interessanti la Capitale ed i suoi dintorni.

Art. 26. — E' abrogata la Legge 27 Aprile 1916, n. 550.

Comunicazioni per via di acqua.

Art. 27. — Sono autorizzate le seguenti spese per la sistemazione della via navigabile del Tevere fino ad Orte:

a) Per le provviste ed i lavori occorrenti nel porto-canale di Fiumicino da stanziarsi in quattro esercizi finanziari L. 2.000.000.

b) Per completare i lavori per il ristabilimento della navigazione dal porto-canale di Fiumicino al porto fluviale di San Paolo, da stanziarsi in quattro esercizi L. 800.000.

c) Per la costruzione delle banchine necessarie alla formazione dell'alveo di magra nel tratto del Tevere urbano, da stanziarsi in dieci esercizi L. 10.000.000.

d) Per le provviste e lavori occorrenti a ristabilire la navigazione con fondali minimi di m. 1,20 da Roma ad Orte da stanziarsi in cinque esercizi L. 6.000.000.

e) Per i lavori occorrenti al ripristino della via alzaia sulla sponda destra del Tevere e per l'impianto lungo di essa dei mezzi di aiuto alla navigazione e di pontili di approdo L. 400.000.

Gli stanziamenti di cui al presente articolo avranno inizio con l'esercizio finanziario 1919-1920.

Art. 28. — Entro il 31 dicembre 1919 la Provincia, il Comune e la Camera di Commercio di Roma, dovranno aver costituito un Ente Consorziale Autonomo per l'impianto e l'esercizio obbligatorio di un servizio di rimorchio per la navigazione del Tevere fra Roma e Fiumicino e per l'esercizio delle grue ai porti fluviali di Fiumicino e di S. Paolo.

Lo statuto del Consorzio e le tariffe dovranno essere approvate dal Ministero dei Trasporti Marittimi e Ferroviari, il quale determinerà anche a richiesta della parte più diligente, e sentiti i tre interessati, tutte le norme per le quali vi sia disaccordo, compresa eventualmente la quota di riparto fra i tre Enti.

Lo Stato concorrerà nella spesa d'impianto nella misura del 60 per cento oltre i premi di legge per le costruzioni navali.

Art. 29. — Sino al 31 dicembre 1920 potrà essere concessa

alle Camere di Commercio di Roma e dell'Umbria la costruzione e l'esercizio del porto fluviale di Orte, con i contributi di legge. Agli espropri occorrenti alla costruzione di questo porto ed annessi impianti ferroviari industriali e commerciali sono estese le disposizioni dell'art. 5 del Decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, recante provvedimenti per la costruzione del porto di Ostia Nuova.

Art. 30. — La zona dei Prati di S. Paolo resta vincolata per la costruzione del canale marittimo, del porto interno e suo allacciamento col Tevere.

Entro il 31 dicembre 1919 il Comune di Roma presenterà il Piano regolatore di detta zona principalmente in rapporto alle opere predette.

Art. 31. — Per la costruzione del porto di Ostia Nuova e del canale di congiungimento al Tevere, concessi al Comune di Roma, lo Stato corrisponderà al concessionario il 60 per cento della totalità della spesa.

Questa somma sarà pagata in cinquanta annualità comprensive di ammortamento del capitale e degli interessi valutati al saggio di capitalizzazione delle concessioni ferrovarie decorrenti dal bilancio dell'esercizio finanziario successivo al compimento di ogni singolo lotto di lavori in cui le suddette opere saranno suddivise.

III.

Pilotaggio sul Tevere.

Art. 32. — Il pilotaggio lungo il Tevere non è obbligatorio.

IV.

Forze idriche.

Art. 33. — E' costituito in Roma un Ente autonomo avente per iscopo di costruire ed esercitare le opere occorrenti per l'integrale e razionale sfruttamento del bacino del Velino e del Nera.

A tale effetto è concesso gratuitamente e perpetuamente all'Ente medesimo di derivare tutte le acque suddette, eccetto quelle strettamente necessarie alla navigabilità del Nera da Terni allo sbocco in Tevere, secondo il progetto generale di massima che dovrà essere presentato all'approvazione governativa, insieme con il progetto esecutivo di un primo gruppo di opere, entro ..... mesi dalla costituzione dell'Amministrazione dell'Ente.

Tali progetti saranno approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici sentito il Consiglio Superiore delle acque entro ..... dalle avvenute presentazioni.

La stessa procedura sarà seguita per gli altri progetti esecutivi che dovranno essere successivamente presentati nei termini che saranno all'uopo assegnati dal Ministero predetto.

Art. 34. — Rimangono ferme le utenze già costituite nei limiti e sotto le condizioni di cui alle vigenti leggi; salvo in ogni caso l'applicazione del disposto dell'art. 21 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664, a quelle utenze che impedissero tecnicamente l'esecuzione dei progetti presentati.

Le domande di derivazione presentate a termini del Decreto anzicitato per i corsi d'acqua compresi nel bacino predetto ed in esame all'andata in vigore del presente Decreto, sono dichiarate decadute. L'Ente potrà valersi dei progetti allegati alle domande stesse salvo a corrispondere a chi di ragione quell'indennità che in mancanza di accordo sarà stabilita dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Art. 35. — L'energia elettrica prodotta sarà collocata nel territorio della Provincia di Roma e Perugia per quelle utilizzazioni che meglio rispondono ai fini di utilità generale ed alle migliori condizioni possibili.

Gli utili netti di esercizio, accertati nel conto approvato, saranno, dopo costituito un fondo di riserva nella misura da determinarsi nel regolamento per l'esecuzione del presente Decreto, destinati anzitutto allo sviluppo degli impianti e quindi a ridurre il prezzo dell'energia.

L'Ente nel cedere l'energia ai concessionari dei servizi pub-

blici dovrà assicurarsi che il minor prezzo dell'energia vada a beneficio dei consumatori diretti.

Art. 36. — L'Ente sarà tenuto a concedere gratuitamente ai Comuni ed alle Istituzioni pubbliche di beneficenza delle provincie anzidette di derivare, nei punti che saranno ritenuti dall'Ente più opportuni, l'acqua potabile occorrente per uso dei rispettivi abitanti e dei ricoverati negli ospizi ed ospedali. I Comuni e le Istituzioni pubbliche di beneficenza per ottenere la concessione dovranno farne domanda all'Ente entro ..... mesi dall'andata in vigore del presente Decreto producendo a corredo i documenti diretti a dimostrare la potabilità del'acqua e la impossibilità di provvedere in modo più economico al rifornimento idrico della popolazione e dei ricoverati. L'Ente sarà però tenuto ad accogliere anche le domande che perverranno posteriormente solo nel caso che esse siano compatibili con la utilizzazione dell'acqua a scopo di produzione di energia. In caso di contestazioni deciderà, sia sull'ammissibilità della domanda che sul quantitativo di acqua richiesto, il Ministero dell'Interno sul parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Analoga concessione sarà fatta alle Ferrovie per uso dei suoi dipendenti.

L'Ente dovrà concedere gratuitamente al Comune di Roma di derivare dalle sorgenti del Peschiera mc. 5 di acqua per uso potabile.

Le cessioni predette decadranno se entro due anni dal giorno in cui furono accordate, i Comuni o le Istituzioni pubbliche di beneficenza non avranno adempiuto alle formalità prescritte per l'utilizzazione di esse. La decadenza sarà pronunciata, su richiesta dell'Ente, dal Ministero dell'Interno.

Le cessioni stesse dovranno essere fatte possibilmente in modo da permettere anche la utilizzazione dell'acqua per la produzione di energia elettrica da parte dell'Ente il quale avrà diritto di essere rimborsato delle eventuali maggiori spese che dovesse incontrare per assicurare la potabilità dell'acqua. Il rimborso sarà dovuto anche nel caso che le cessioni non fossero poi utilizzate. In mancanza di accordo la somma da rimborsarsi sarà determinata dal Ministero dei Lavori Pubblici

sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque.

Art. 37. — Qualora l'Ente utilizzi direttamente per uso di acqua potabile parte delle derivazioni accordategli con il presente Decreto, potrà rifiutarsi dal far luogo alle concessioni di derivazione di cui al precedente articolo, ma dovrà provvedere all'approvvigionamento idrico dei Comuni, delle istituzioni pubbliche di beneficenza e delle Ferrovie, che abbiano presentato domanda ai sensi dell'articolo predetto, nonchè alla fornitura di mc. 5 di acqua potabile al Comune di Roma, in base alle condizioni che verranno stabilite nel regolamento.

I progetti per la derivazione e conduttura di acqua potabile dovranno essere approvati anche dal Ministero dell'Interno.

Art. 38. — L'Ente dovrà fornire ai Comuni che siano da considerarsi rivieraschi ai sensi dell'art. 28 del Decreto-legge 20 novembre 1916, n. 1664, e che ne facciano domanda entro sei mesi dall'approvazione del progetto di massima di cui all'articolo 33, l'energia elettrica necessaria ai pubblici servizi.

La quantità di energia da fornirsi, in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate nel regolamento, sarà determinata, in mancanza di accordo, dal Ministero dei Lavori Pubblici su parere del Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque, sentito il Ministero dell'Interno.

Nel chiedere la fornitura dell'energia, i Comuni indicheranno la data in cui questa dovrà avere inizio e da tale data saranno tenuti al pagamento del prezzo per la quantità di energia effettivamente messa a disposizione, ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

L'Ente dovrà fornire al Comune di Roma, in base ai prezzi delle tariffe adottate ed alle condizioni che saranno fissate nel regolamento, l'energia che, in aggiunta a quella già trasportata o da trasportarsi in detta città dal Comune stesso o da privati, possa ancora occorrere per i servizi pubblici della città stessa, delle borgate e dell'Agro romano, nonchè per i bisogni dell'Ente Autonomo del porto di Ostia Nuova, e delle industrie che sorgeranno nella zona industriale.

Il Comune di Roma e l'Ente Autonomo predetto potranno far conoscere il fabbisogno entro due anni dall'approvazione del piano di massima, nonchè la dàta dalla quale dovrà avere inizio la fornitura, che potrà effettuarsi anche gradualmente. E' applicabile al Comune di Roma e all'Ente autonomo la disposizione relativa al pagamento del prezzo dell'energia, di cui al comma precedente.

Qualora l'Ente non creda di poter accettare le date indicate dai Comuni rivieraschi e da quello di Roma per l'inizio delle forniture e non sia possibile raggiungere un accordo al riguardo, le date stesse saranno fissate dal Ministero dei Lavori Pubblici come al comma secondo.

Art. 39. — L'Ente dovrà tenere a disposizione delle Ferrovie dello Stato, quella quantità di energia elettrica che gli verrà richiesta dalla Direzione Generale delle Ferrovie stesse entro due anni dall'andata in vigore del presente decreto, che non dovrà eccedere .....

Contemporaneamente la Direzione Generale predetta dovrà precisare la data d'inizio della fornitura, la quale potrà essere effettuata anche gradualmente. Da tale data le Ferrovie saranno tenute a corrispondere il prezzo dell'energia effettivamente messa a disposizione, ancorchè non siano in grado di utilizzarla.

In mancanza di accordo, sia sulla quantità di energia da riservarsi, sia circa la data d'inizio della fornitura, deciderà il Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato permanente del Consiglio Superiore delle acque ed il Ministero dei trasporti.

Art. 40. — I materiali di costruzione, le macchine ed in genere tutto ciò che potrà occorrere per la costruzione e l'esercizio delle opere contemplate all'art. 33, saranno esenti dal pagamento dei dazi doganali. Per ottenere tali esenzioni dovrà però essere dimostrata, a giudizio del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, la necessità di fare gli acquisti all'estero.

I redditi di qualunque specie di pertinenza dell'Ente nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Gli atti ed i contratti dell'Ente con altri Enti pubblici e con privati, in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione delle opere sopra menzionate, saranno assoggettati soltanto alla tassa fissa di registro di L. 2.70.

Art. 41. — La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere all'Ente i mutui occorrenti per la esecuzione delle opere di cui all'art. 33.

I mutui saranno ammortizzati in 50 annualità, delle quali le prime dieci comprensive del solo interesse al saggio normale e le altre quaranta dell'interesse allo stesso saggio e della quota d'ammortamento del capitale.

Le altre modalità che dovranno essere osservate e le garanzie che l'Ente dovrà dare per ottenere la concessione dei mutui, saranno stabilite nel regolamento.

Art. 42. — Lo Stato corrisponderà all'Ente:

a) Entro mesi .... dalla costituzione dell'amministrazione, un contributo di L. 1.000.000, che potrà, ove occorra, essere successivamente elevato, con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, di concerto con quello del Tesoro, sino a L. 3.000.000.

b) Nel primo decennio dell'ammortamento di ciascun mutuo un contributo annuo pari, per i primi cinque anni, alla annualità degli interessi dovuti alla Cassa Depositi e Prestiti ed ai tre quinti di detta annualità per gli altri 5 anni.

Per il pagamento degli altri contributi saranno fatti appositi stanziamenti nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 43. — L'Ente potrà inoltre, con le modalità e garanzie che saranno stabilite nel regolamento, contrarre prestiti con altri Istituti ed emettere obbligazioni.

Art. 44. — L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio di persone che abbiano una speciale competenza tecnica o amministrativa od industriale, composto di un presidente nominato con R. D. su proposta del Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con quello dell'Interno, del Tesoro e della Industria e di dodici membri nominati due dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto coi Ministeri predetti, uno dal Consiglio di Amministrazione della Cassa Depositi e Prestiti, uno dal Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, uno dalla Provincia di Roma, uno dalla Provincia di Perugia,

uno dalla Camera di Commercio di Roma, uno dalla Camera di Commercio dell'Umbria, due dal Comune di Roma e due dagli attuali utenti del Velino e del Nera riuniti in assemblea generale, nella quale il voto sarà proporzionale all'importanza della utenza.

I componenti il Consiglio durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Le attribuzioni del Consiglio di Amministrazione e del Presidente saranno determinate nel regolamento insieme con le norme relative alla ineleggibilità, incompatibilità e decadenza degli amministratori.

Art. 45. — Il Consiglio di Amministrazione dovrà per la prima volta essere nominato entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto.

Qualora il Consiglio di Amministrazione, per cause ad esso imputabili, non presenti i progetti o non vi dia esecuzione nei termini stabiliti, il Ministro dei Lavori Pubblici pronuncerà la decadenza di tutti gli amministratori e contemporaneamente provvederà, di concerto con quello dell'Interno, alla nomina di un commissario straordinario per la gestione dell'Ente sino alla ricostituzione della nuova amministrazione che dovrà avvenire entro due mesi.

I componenti il Consiglio di Amministrazione dichiarati decaduti risponderanno solidalmente ed in proprio del danno economico arrecato all'Ente e non potranno essere nominati se non dopo trascorso un biennio dalla dichiarazione di decadenza.

All'uopo dovranno prestare una congrua cauzione nella misura e nei modi da stabilirsi nel regolamento.

Art. 46. — Il Governo del Re è autorizzato a stabilire per regolamento le norme da osservarsi per le espropriazioni, per la nomina di uno o più Direttori, nonchè quelle relative alla responsabilità ed alla rimunerazione degli amministratori, dei direttori e degli impiegati, all'accertamento delle responsabilità nonchè alla resa ed alla approvazione dei conti, alla tutela e vigilanza, allo scioglimento del Consiglio di Amministrazione,

alle riscossioni delle entrate, al servizio di cassa e di tesoreria, ed in genere a tutto ciò che non è previsto dal presente decreto e che risulterà necessario per assicurare il funzionamento dell'Ente.

Tale Regolamento sarà approvato con Decreto Reale sentiti il Consiglio Superiore delle Acque ed il Consiglio di Stato.

V.

Zona orticola nell'Agro Romano.

Art. 47. — Allo scopo di migliorare l'approvvigionamento alimentare della Capitale, le terre nel Comune di Roma suscettibili d'irrigazione ed adattabili ad orticoltura, saranno, su domanda del Comune e su parere della Commissione di vigilanza per l'Agro Romano, dichiarate, con Decreto del Ministro di Agricoltura, soggette a trasformazione culturale obbligatoria in orti e frutteti.

Esse saranno privilegiate in rispetto alla possibile concessione di derivazione di acque pubbliche, che verrà fatta gratuitamente, in base a progetti approvati dalle autorità competenti.

Il Ministero di Agricoltura, sulla richiesta del Comune di Roma, potrà, qualora si verifichino ragioni di pubblico interesse che lo consiglino, ordinare, sempre su parere della Commissione di vigilanza sull'Agro Romano, lo svincolo dall'obbligo della trasformazione culturale in orti e frutteti di qualche fondo o di parte di esso.

Le terre come sopra vincolate saranno soggette alle ordinanze dell'autorità comunale per quanto concerne le imposizioni delle colture, e le ordinanze municipali sostituiranno i piani di bonificamento, le notificazioni e le conciliazioni relative ai miglioramenti agrari da eseguire per cura dei proprietari a termini delle vigenti leggi per l'Agro Romano.

In caso di inadempienza da parte dei proprietari, trascorso il termine che verrà fissato dalle ordinanze predette, il Comune avrà diritto di occupare le terre vincolate facendone

redigere lo stato di consistenza, il quale avrà valore ad ogni effetto di legge e potrà ottenere direttamente, o per mezzo di impresa concessionaria la espropriazione con Decreto del Prefetto secondo le norme vigenti per l'Agro Romano.

VI.

Insegnamenti professionali, commerciali, industriali ed agricoli.

Scuola Superiore Politecnica.

Art. 48. — La Scuola di applicazione per gl'ingegneri in Roma è trasformata in Scuola superiore politecnica.

Essa consterà di un corso biennale preparatorio e di un corso triennale di applicazione per il conferimento della laurea in ingegneria con specializzazione nelle tecnologie: elettrotecnica, meccanica, chimica, mineraria, stradale, idraulica, agraria e nella architettura civile.

Per le materie del corso biennale preparatorio la Scuola politecnica potrà avvalersi degli insegnamenti impartiti nella facoltà di scienze della Regia Università di Roma.

Art. 49. — Per la costruzione e per l'assetto della Scuola superiore politecnica è autorizzato, nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero della Pubblica Istruzione, lo stanziamento della somma di L. 9.250.000 da servire per costruzioni edilizie, per impianti fissi, arredi, materiale scientifico e didattico e suppellettili di ogni genere, indispensabili alla Scuola ed alle singole sezioni di essa.

Lo stanziamento della predetta somma sarà ripartito in tre bilanci successivi, a cominciare da quello 1919-1920.

Art. 50. — A cominciare dall'esercizio 1919-1920 sarà inscritta annualmente nel bilancio del Ministero della Pubblica Istruzione la somma di L. 365.400 in aumento dello stanziamento per le doti delle Scuole per gli ingegneri.

L'annua dotazione della Scuola superiore politecnica di Roma sarà fissata in L. 400.000.

Art. 51. — In conseguenza della trasformazione di cui all'art. 48 sono apportate le seguenti modificazioni ai ruoli or-

ganici del personale della R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Roma.

Il numero dei professori ordinari è elevato da 8 a 26;

Il numero dei professori straordinari è elevato da 4 a 15;

Il numero degli aiuti è elevato da 5 a 15;

Il numero degli assistenti è elevato da 10 a 30;

Sono istituiti due posti di capo tecnico;

Il numero dei tecnici è elevato da 2 a 4;

Il numero dei subalterni di prima classe è elevato da 3 a 6;

Il numero dei subalterni di seconda classe è elevato da 9 a 18.

Nel senso e nella misura sopra indicata s'intendono modificate le tabelle B, I, L, M, annesse al Testo unico delle leggi sull'istruzione superiore approvato con R. Decreto 9 agosto 1910, n. 795.

Il ruolo organico del personale di segreteria è fissato come appresso:

Un segretario capo con L. 6000 di stipendio	L.	6.000
Due primi segretari di prima classe con L. 4500 di stipendio (uno dei quali con le funzioni di bibliotecario)	»	9.000
Due primi segretari di seconda classe con L. 4000 di stipendio	»	8.000
Due segretari di prima classe con L. 3500 di stipendio	»	7.000
Due segretari di seconda classe con L. 3000 di stipendio	»	6.000
Rimunerazione al funzionario di segreteria incaricato del servizio di economato e cassa	»	400
Fondo per lavori di copia ed altri servizi di ordine	»	9.600

L'assegno per l'Ufficio di Direttore della Scuola superiore politecnica è fissato in L. 3000.

Lo stanziamento per gli assegni di direzione dei gabinetti scientifici e laboratori è stabilito in L. 25.800.

Lo stanziamento per le retribuzioni o indennità agli incaricati d'insegnamento è stabilito in L. 57.200.

Sono inoltre inscritte nello stato di previsione della spesa

per il Ministero della Pubblica Istruzione le somme seguenti:

Indennità e rimunerazioni per incarichi temporanei di assistenza ai laboratori ed alle esercitazioni pratiche e per lavori tecnologici nella Scuola superiore politecnica di Roma, Lire 24.000.

Spese per lavori straordinari di pulizia e facchinaggio nella Scuola superiore politecnica L. 6000.

Agli stipendi, assegni e retribuzioni dell'anzidetto personale saranno applicati gli aumenti di cui al Decreto-legge del 10 febbraio 1918, n. 107. In conseguenza di ciò gli stanziamenti relativi saranno adeguatamente aumentati.

Art. 52. — Per l'ampliamento e l'assetto edilizio della Scuola superiore politecnica in Roma è autorizzata la occupazione delle seguenti aree demaniali: vigna ed orto delle Terme di Tito e di Traiano e della *Domus Aurea,* distinta in catasto nella mappa del rione: 1° Monti n. 485: 3 in parte; n. 489 in parte; n. 491 in parte; più l'area intestata al R. Commissario per la liquidazione dell'asse ecclesiastico distinta nello stesso Rione 1° Monti col n. 492 in parte.

Istituto Nazionale Agronomico Sperimentale.

Art. 53. — E' instituito, e viene aggregato al Ministero di Agricoltura, un Istituto Nazionale agronomico sperimentale che comprende le seguenti sezioni:

1) Biologia agraria e patologia vegetale;
2) Chimica e tecnologia agraria;
3) Genetica vegetale;
4) Genetica zootecnica.

Sono annesse all'Istituto una Stazione di prova di macchine agrarie e una Stazione viticola.

Le Regie Stazioni di patologia vegetale e di chimica agraria di Roma e la R. Stazione di granicoltura di Rieti sono unificate nell'Istituto Nazionale predetto, cui saranno assegnati i fondi ora stanziati in bilancio pel funzionamento di quelle Stazioni oltre i fondi di cui all'art. 57. La Stazione di Rieti continuerà

a sussistere come Sezione regionale speciale di genetica dei cereali.

L'Istituto Zootecnico Laziale creato dalla legge 17 luglio 1910, n. 491, è eretto in Scuola Nazionale di genetica zootecnica pur conservando le sue finalità attuali e costituirà la Sezione 4ª dell'Istituto Nazionale predetto.

Art. 54. — I contributi degli Enti pubblici e dei privati a favore delle predette istituzioni scientifiche sono consolidati e attribuiti al bilancio di entrata dello Stato; e in corrispondenza di essi sarà aumentato il capitolo della spesa del bilancio del Ministero di Agricoltura pel funzionamento dell'Istituto Nazionale.

Art. 55. — Ognuna delle Sezioni dell'Istituto è diretta da un professore ordinario direttore di Stazione sperimentale.

I quattro direttori formano il Consiglio di direzione ed amministrazione dell'Istituto.

Il direttore della Scuola di genetica vegetale ha il titolo e le funzioni di Direttore generale e presiede il Consiglio.

Il Direttore generale è parificato ai Direttori generali del Ministero di Agricoltura.

Il Consiglio dell'Istituto funzionerà come Sezione speciale del Consiglio superiore di Agricoltura per l'incremento degli studi sperimentali applicati all'aumento della produzione.

Art. 56. — L'Istituto Nazionale predetto provvederà entro i limiti del proprio bilancio a fondare campi sperimentali di genetica vegetale nel Lazio, nelle Provincie meridionali e nelle isole, e potrà promuovere e sussidiare la fondazione di imprese private di industria genetica, con particolare riguardo alla cerealicoltura, alla frutticoltura e viticoltura.

Inoltre l'Istituto d'accordo con la Direzione Generale di Sanità provvederà a fondare Comitati per la lotta contro l'anofele nelle regioni più gravemente infestate dall'anofele, i quali dovranno tenere brevi corsi annuali d'istruzione per le campagne larvicide e il risanamento delle terre malariche.

Art. 57. — Per l'impianto, l'arredamento e il funzionamento dell'Istituto Nazionale, sono stanziati nel bilancio del Ministero di Agricoltura i seguenti fondi: L. 4.000.000 per l'acquisto di

una tenuta dell'Agro Romano, in cui dovrà sorgere l'Istituto, e per le spese di costruzione dei fabbricati e laboratori ad uso delle sezioni dell'Istituto;

L. 1.000.000 per l'impianto e l'arredamento dei Gabinetti e laboratori e dei campi regionali di genetica e sperimentazione;

L. 500.000 per la dotazione annua dell'Istituto e per le borse di studio a favore dei laureati in medicina, in scienze naturali, in scienze agrarie, in chimica e in veterinaria che il Consiglio direttivo dell'Istituto crederà di ammettere a frequentare le sezioni per formare assistenti, coadiutori e genetisti.

Art. 58. — I corsi universitari di scienze agrarie esistenti presso la facoltà di scienze della R. Università di Roma potranno essere aggregati come corsi speciali alla Sezione di Ingegneria agraria del Politecnico pur conservando la qualità di corsi aggiunti anche per la facoltà di scienze.

Art. 59. — Nel R. Istituto tecnico di Roma è istituito, col concorso della Provincia e del Comune di Roma, nei limiti e nella misura di cui all'art. 284 della legge 13 novembre 1859, n. 3628, la Sezione di agronomia destinata a preparare agronomi particolarmente periti nelle industrie agrarie convenienti alla provincia romana che potrà comprendere anche cattedre speciali non previste nella tabella H annessa alla legge 8 aprile 1906, n. 142.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero della Pubblica Istruzione per l'esercizio 1919-1920 sarà, a tal fine, inscritta al Capitolo 80 e al corrispondente capitolo per gli esercizi futuri la maggiore spesa di L. 7500.

Al podere per l'azienda agraria e alla spesa annuale per il suo esercizio e per la sua coltivazione, provvede la Provincia.

Art. 60. — La R. Scuola pratica di agricoltura di Roma sarà trasferita in un podere e fabbricato che sarà scelto dalla Provincia in uno dei principali centri di produzione agraria del Lazio; e il Ministero di Agricoltura contribuirà al mantenimento di essa con una dotazione annua di L. 25.000.

Art. 61. — Qualora il Comune di Roma deliberi la istituzione nell'Agro Romano in località adatta di una Scuola comunale professionale di orticoltura e frutticoltura, il Ministero di Agri-

coltura verserà al Comune un contributo annuo di L. 25.000 sui fondi della Cassa di Colonizzazione per l'Agro Romano istituita dalla legge 17 luglio 1910, n. 491.

Art. 62. — E' instituita una R. Cattedra ambulante di aratura meccanica per l'Agro Romano, a carico della Cassa di Colonizzazione fondata dalla legge 17 luglio 1910, n. 491.

La cattedrà avrà il compito di addestrare contadini e meccanici, allo scopo di renderli esperti nella conduzione e nella pronta riparazione degli apparecchi di aratura meccanica mediante contratti di tirocinio.

Inoltre avrà il compito di assistere col suo consiglio tecnico le associazioni di agricoltori che si propongano di acquistare e far funzionare in comune per la lavorazione delle terre apparecchi azionati dall'energia elettrica, dal vapore e da motori a scoppio.

Scuola delle Comunicazioni.

Art. 63. — E' instituita in Roma una R. Scuola Professionale e pratica dei trasporti e delle comunicazioni nella quale verranno compresi gli insegnamenti impartiti nell'attuale Scuola preparatoria per agenti ferroviari.

La spesa totale di funzionamento della Scuola, che si presume in L. 70.000 annue, sarà sostenuta per tre quinti dallo Stato, per un quinto dalla Provincia e per un quinto dal Comune di Roma, dedotti gli eventuali contributi di altri Enti pubblici e privati.

La R. Scuola avrà la sua sede nel costruendo edificio dell'Istituto Nazionale per l'insegnamento professionale.

Art. 64. — Per provvedere all'arredamento di detta scuola, sarà iscritta nella parte passiva del bilancio del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro per l'esercizio 1919-1920 la somma di L. 20.000.

Art. 65. — Per l'assunzione degli agenti addetti ai servizi dei trasporti e delle comunicazioni, il diploma di licenza della R. Scuola sarà tenuto equipollente al diploma di licenza del R. Istituto Tecnico.

Art. 66. — L'ordinamento della R. Scuola, la determinazione delle materie d'insegnamento ed il ruolo organico del personale saranno approvati con Decreto Reale su proposta del Ministero dell'Industria, Commercio e Lavoro, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e delle Poste e Telegrafi.

Insegnamento professionale.

Art. 67. — Per cura del Comune di Roma verranno, nei primi cinque anni dopo la conclusione della pace, promossi accordi con lo Stato e con gli Enti locali per la costituzione di consorzi diretti ad istituire in Roma scuole professionali e commerciali, generali e speciali, di avviamento e di tirocinio, laboratori-scuole, e corsi d'insegnamento industriale ed artistico-industriale, con l'obbligo da parte dello Stato di contribuire alle istituzioni sorte in detto periodo di tempo con il 50 per cento sulle spese d'impianto e di esercizio.

Lo Stato si obbliga ad impiantare ed esercitare in Roma almeno due RR. Stazioni Sperimentali a termini dell'art. 6 del Decreto Luogotenenziale 10 maggio 1917, n. 856, esonerando il Comune di Roma dall'onere delle spese di costruzione. Il Comune di Roma sarà tenuto alla cessione delle aree necessarie alle costruzioni delle Stazioni predette.

Chiusura dei lavori.

Nella seduta del 17 giugno 1919, che per le dimissioni presentate dal Principe Colonna fu presieduta dal Comm. Marangoni, Direttore Generale del Ministero delle Finanze, la Commissione Reale, reso omaggio alla benemerita opera prestata dai signori Relatori, dal signor Segretario Generale del Comune e dagli altri funzionari che lo coadiuvarono, dichiarò chiusi i suoi lavori, deliberando di trasmettere al più presto possibile al R. Governo le relazioni e i rispettivi progetti di legge e di coordinare tutti i voti emessi durante le discussioni. Relazioni e progetti di cui sopra furono rimessi con la maggiore sollecitudine al Capo del Governo e qui di seguito si riportano coordinati i voti suddetti.

VII.

Voti della Commissione Reale.

Per il Porto di Roma.

La Commissione fa proprio il voto espresso dal Consiglio Comunale di Roma, nella seduta del 19 Aprile 1918 che cioè, approvandosi la convenzione con lo Stato per la costruzione del Porto di Roma, non resti pregiudicato il diritto di questa ad un maggiore eccezionale concorso dello Stato stesso in un'opera di carattere ed importanza nazionale qual'è appunto il detto porto.

Per il canale marittimo e per il porto interno di S. Paolo.

Riconosciuto che la soluzione più confacente al risorgimento economico di Roma, sia il diretto congiungimento di essa col mare, afferma la necessità della costruzione del canale marittimo a grandi fondali che congiunga Roma al Porto costiero di Ostia Nuova nonchè quello del porto interno di San Paolo, per i quali dovrebbero, entro un anno dalla promulgazione dalla legge speciale per Roma, compilarsi i relativi progetti esecutivi (1).

Revisione della tariffa daziaria.

La Commissione fa voti:

Che cessate le anormali condizioni dell'industria e del com-

(1) Il suddetto voto è stato accolto e riportato nell'art. 2 *f*) dal D. L 23 febbraio 1919 n. 304 che istituisce l'Ente autonomo.

mercio dipendenti dallo stato di guerra, il Governo proceda alla revisione della tariffa del dazio consumo di Roma specie per abolire e ridurre dazi concernenti materie che servono alle industrie e generi di consumo popolare, senza far ricadere sul bilancio comunale le conseguenze della diminuzione che da tali modificazioni potessero derivare al reddito daziario ».

Concessione del minerale dell'Elba.

La Commissione fa voti:

Che sia estesa a Roma la concessione fatta a Napoli con l'art. 17 della legge 8 luglio 1904, n. 351, salvi gli accordi con l'Amministrazione demaniale sulla quantità del minerale da provvedersi.

Per le linee di comunicazione

La Commissione fa voti:

1. Che le opere riconosciute necessarie alla Capitale, nei riguardi delle comunicazioni e dei trasporti, vengano costruite in guisa da essere, anche architettonicamente, degne di Roma.

2. Che il Governo provveda nel più breve tempo possibile a completare il raddoppiamento del binario lungo le linee internazionali per gli sbocchi di Modane, di Ala, di Pontebba e di Cormons.

3. Che le ferrovie dello Stato provvedano ad un allacciamento diretto fra le stazioni di Portonaccio e di Roma-Termini, il quale si innesti in quest'ultima stazione con la linea sotterranea, di cui agli articoli 15 e 17 del progetto di legge.

4. Che i treni diretti, direttissimi e simili non abbiano fermate non appieno giustificate da reali bisogni del pubblico, o da necessità di servizio, e che l'assegnazione delle fermate per i viaggiatori nei centri che non sieno molto importanti per popolazione, per movimento, venga fatta solo su motivato parere delle competenti Commissioni del traffico.

5. Che si provveda senza indugi alle espropriazioni che non fossero ancora state eseguite, delle aree necessarie per il completamento della circonvallazione e relative stazioni, e

specialmente di quelle per la nuova stazione ai Prati di Castello e per l'ampliamento di quella Ostiense.

6. Che si dia mano gradatamente, ma incominciandoli al più presto, ai lavori studiati dalle Ferrovie dello Stato per l'ampliamento ed il riordinamento della stazione Centrale di Termini, tenendo conto delle economie che si potranno realizzare con l'esercizio della nuova grande stazione ai Prati di Castello di cui nel progetto di legge, e studiando l'altimetria dei nuovi binari in guisa da rendere facile, in seguito, gli imbocchi diretti sotterranei dalla nuova stazione Centrale di Termini ai due rami della Metropolitana ed all'allacciamento con la stazione del Portonaccio.

7. Che vengano assicurate, fin d'ora, tutte forze idrauliche che possano fornire a tempo opportuno l'energia elettrica per l'esercizio delle varie linee convergenti a Roma, nonchè della linea di circonvallazione, oltrechè di quella Metropolitana.

8. Che siano facilitati i viaggi, sia per le località vicine a Roma, sia per quelle più lontane, specialmente ai passeggeri di 2ª e 3ª classe, e che sia concesso a questi per le gite nei dintorni di Roma, il trasporto gratuito di strumenti da lavoro, di prodotti agricoli e simili fino a kg. 30 se consegnati al bagagliaio, ed a kg. 10 se portati in vettura dal viaggiatore e si istituisca un servizio speciale per trasporto di pacchi agricoli alla Capitale.

9. Che si istituisca lungo la circonvallazione, anche prima che entri in funzione tutta o parte della Metropolitana, qualche treno locale per il servizio dei viaggiatori in transito, oltrechè per il trasporto dei passeggeri suburbani al mattino, nelle ore dalle 11 alle 15 circa ed alla sera.

10. Che sia affrettato il compimento e la elettrificazione della direttissima Roma-Napoli e la trasformazione in elettrica della linea Roma-Firenze-Bologna onde dar campo al collocamento delle nuove produzioni di energia elettrica.

11. Che la giurisdizione dell'Ufficio del porto di Roma sia estesa al porto Canale di Fiumicino ed a tutta la spiaggia marina compresa nel territorio di Roma, elevando tale Ufficio a Capitaneria.

12. Che sia posta sotto la giurisdizione di un unico Ufficio del Genio Civile la parte tecnico-amministrativa dell'intero corso del Tevere e dei suoi affluenti.

13. Che per fronteggiare le maggiori spese di costruzione dipendenti dalla guerra occorrenti per la ferrovia Roma-Ostia, la Provincia aumenti di L. 1500 la sua quota di L. 1000 già stabilita per la sovvenzione chilometrica annua (1); che parimente faccia il Comune per altre L. 735, e che esso inoltre somministri gratuitamente le aree anche per il nuovo tronco da Ostia Vecchia al Porto, nonchè la energia elettrica per l'esercizio di questo, in proporzione a quanto ha già preso impegno di fare per la linea principale; che la Camera di Commercio di Roma concorra a detta sovvenzione con un contributo annuo chilometrico di L. 1000.

Per le acque dell'Aniene

La Commissione, senza entrare nell'esame e nella valutazione delle ragioni eccezionali di ordine giuridico reclamate sulle acque dell'Aniene dal Comune di Tivoli (di fronte alle quali il Comune di Roma potrà eventualmente far valere le proprie ragioni dinanzi alle competenti autorità), fa voti perchè tra i due Comuni si addivenga prontamente ad un accordo, per la formazione di un Consorzio tra loro allo scopo di procedere alla completa e razionale utilizzazione di dette acque sulle forme stabilite dalla legge sulle municipalizzazioni.

Per la istruzione inferiore agraria

La Commissione fa voti:

1. Che il Ministero della Pubblica Istruzione istituisca una R. Scuola Normale Maschile e femminile rurale per la formazione di insegnanti ed assistenti per gli asili infantili e le scuole dei contadini del Lazio.

La scuola dovrebbe aver sede nel suburbio di Roma, essere

(1) Con l'art 18 lettera *o* del D. L. 23 febbraio 1919 n. 304 che istituisce l'Ente autonomo il contributo della Provincia è stato fissato in L. 1000 a chilometro.

dotata di un campicello per l'insegnamento dell'agraria, disciplinata da uno speciale regolamento con programmi adatti allo scopo ed aperta soltanto a studenti che dichiarassero di voler dedicarsi all'insegnamento nelle scuole rurali del Lazio.

I posti d'insegnante nelle scuole rurali elementari dell'Agro romano dovrebbero essere conferiti dal Comune per graduatoria di merito ai licenziati dalla scuola predetta. Questi però conserverebbero il diritto di concorrere ai posti vacanti nelle altre scuole rurali del Lazio, per le quali il Consiglio Provinciale Scolastico di Roma bandirebbe speciale concorso.

2. Che nella Provincia di Roma vengano separate le carriere magistrali per l'insegnamento urbano e per l'insegnamento rurale, e vengano del pari distinte le carriere per gli asili infantili e per le scuole elementari.

Correlativamente dovrebbero essere emanate dal Ministero della Pubblica Istruzione speciali programmi e disposizioni riguardanti la durata dei corsi elementari rurali e gli orari, in armonia con le particolari esigenze delle classi rurali e dei fini del bonificamento e della colonizzazione.

3. Che nei bilanci del Comune di Roma e dei Ministeri della Pubblica Istruzione e dell'Agricoltura, siano stanziati ogni anno i contributi necessari per il funzionamento delle scuole elementari, fondate e da fondarsi per iniziativa del Comitato delle scuole per i contadini dell'Agro romano, il quale è riconosciuto Ente morale autonomo.

Tali contributi farebbero carico per 5 decimi al Ministero della Pubblica Istruzione e per 2 decimi al Comune; per 2 decimi al Ministero di Agricoltura e per 1 decimo al Comitato.

Le scuole fondate dal Comitato dovrebbero funzionare fino a che in loro vece non sorgessero scuole comunali o di Stato.

Per la istruzione professionale agraria

La Commissione fa voti perchè venga istituita dal Comune una Scuola comunale professionale di orticoltura e frutticoltura col seguente programma:

1. La scuola consisterà in un'azienda agraria comunale, disciplinata secondo i principi e le norme che presiedono allo svolgimento di una razionale economia rurale presso le aziende agrarie private ben dirette;

2. Il Direttore preposto all'Amministrazione dell'Azienda sarà responsabile di fronte al Comune della buona e utile gestione;

3. Sarà compito esclusivo del Direttore di scegliere gli allievi apprendisti a preferenza fra donne e fanciulli, muniti di certificati di proscioglimento dall'istruzione elementare, che domandino di entrare al servizio dell'Azienda come apprendisti per l'orticoltura, la frutticoltura e le industrie agrarie e zootecniche consociabili con esse;

4. Il contratto di lavoro e di tirocinio sarà stipulato con i genitori o i legali rappresentanti degli apprendisti minorenni e disciplinerà i doveri di questi e il loro licenziamento;

5. Al termine dell'istruzione professionale il Direttore rilascerà ad ogni apprendista un certificato della capacità e delle speciali attitudini da esso acquistate, durante il periodo di servizio ed istruzone;

6. Il contratto di tirocinio prenderà forma rispetto alle misure di salario corrente, dal mercato del lavoro nella provincia di Roma per l'industria agraria orticola;

7. Il salario spettante ad ogni lavoratore apprendista sarà soggetto alle ritenute per le spese collettive di vestiario, di bucato e di vitto, cui si provvederà cooperativamente dagli stessi apprendisti, non dovendo l'azienda-scuola fornire loro altro che i locali di alloggio, l'illuminazione e gli oggetti ed arnesi indispensabili.

Per la zona orticola nell'Agro Romano

La Commissione fa voti:

1. Che il Comune di Roma assuma la tutela economica della zona orticola obbligatoria nell'Agro romano, per quanto concerne il dovere di sorvegliare e promuovere la più sollecita trasformazione culturale occorrente ai bisogni dell'Annona comunale, in armonia coi fini del bonificamento integrale e della effettiva colonizzazione, di competenza del Ministero di Agricoltura e disciplinati dalle vigenti leggi per l'Agro romano.

2. Che il Comune promuova e favorisca con speciali agevolazioni ed, ove lo reputi opportuno, anche mediante sottoscrizioni di azioni a titolo di incoraggiamento, la costituzione di Società anonime o in accomandita di irrigazione, anche me-

diante le acque di fogna, di terre per impianti di orti, di aziende di frutticoltura o di viticoltura ed altre industrie agrarie nonchè associazioni civili o comerciali e consorzi di diritto civile tra proprietari ed imprese di aratura meccanica per costruzioni di strade vicinali e agrarie, di case coloniche e cooperativa di vendita per lo smercio in Roma dei prodotti dell'Agro Romano.

3. Che infine conceda ogni anno padiglioni o reparti o posteggi gratuiti privilegiati nei mercati urbani ai consorzi di produttori dell'Agro romano e alle loro cooperative di vendita e ripartisca la superficie di posteggio tra i mandatari dei consorzi e delle cooperative in ragione dell'importanza e quantità delle derrate che questi si saranno impegnati a fornire ai mercati comunali nelle loro proposte annuali al Comune.

Per una stazione sperimentale per le arti foto meccaniche.

Lo Stato dovrebbe assegnare a Roma, anche la stazione sperimentale per le arti foto-meccaniche, tenuto conto che in questa arte industriale, quando era nascente in Italia, Roma vi tenne l'indiscusso primato.

Elenco dimostrativo delle istituzioni scolastiche da creare in Roma nel quinquennio successivo alla stipulazione della pace.

Seconda Scuola Professionale femminile.
Seconda Scuola Serale di Commercio.
Ampliamento della Scuola di Ceramica con applicazione a maioliche di uso industriale.
Secondo Laboratorio per la Scuola dell'abbigliamento.
Tre nuovi Laboratori-scuola per muratori.
Laboratorio-scuola per operai in orologeria e meccanica di precisione.
Laboratorio-scuola per operai stagnari ed apparecchiatori idraulici.
Laboratorio-scuola per tappezzieri ed operai dell'arredamento.
Laboratorio-scuola per operai di carrozzeria automobilistica.
Laboratorio-scuola per conciatori di pelli.

(Seguono gli allegati).

Provvedimenti adottati al Governo.

(*Allegato N.* 1).

DECRETO LUOGOTENENZIALE 30 *giugno* 1918, *n.* 1069 *che approva e rende esecutoria la convenzione* 11 *maggio* 1918 *relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un porto ad Ostia Nuova* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTA'
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro dei Lavori pubblici, di concerto con i Ministri del Tesoro, dell'Industria, Commercio e Lavoro, e dei Trasporti marittimi e ferroviari;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Ar. 1.

E' approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata addì 11 maggio 1918 fra i Ministri del Tesoro, dei Lavori pubblici ed il Sottosegretario di Stato per i Trasporti marittimi e ferroviari, in rappresentanza dello Stato, ed il Comune di Roma, rappresentato dal Sindaco on. senatore principe Co-

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, n. 191, del 3 agosto 1918.

lonna, dall'assessore per l'Agro Romano comm. ing. Paolo Orlando, relativa alla concessione della costruzione e dell'esercizio di un porto ad Ostia Nuova.

Art. 2.

Sono dichiarate di pubblica utilità le opere contemplate nel progetto preso a base della concessione di cui all'articolo precedente, nonchè quelle per la creazione dell'annessa zona industriale e quartiere urbano, delimitati come segue: ad est fino a 200 m. dal ciglio dello specchio d'acqua e sino al canale di Ostia; ad ovest fino a 200 metri oltre la linea segnata a tratti e punti nella planimetria allegata alla convenzione 11 maggio 1918; a sud fino all'arenile demaniale.

Art. 3.

Alle espropriazioni occorrenti per le opere di cui al precedente articolo sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

Le operazioni relative a dette espropriazioni che si effettueranno gradualmente a seconda del bisogno, saranno eseguite direttamente dal Comune. Questo potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministro dei Lavori pubblici, il quale determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà essere depositata per indennità di espropriazioni e per gli altri eventuali risarcimenti che ai terzi possano competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'art. 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata col medesimo procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 4.

E' concesso gratuitamente al Comune per anni 60 l'uso dei terreni arenili esistenti a sinistra del costruendo porto, per un tratto di km. 5 e per la profondità di m. 70 a partire dal lido al mare.

Art. 5.

Sono istituite a favore del Comune di Roma:

a) una tassa supplementare di ancoraggio nella misura di L. 0,50 per tonnellata di stazza netta sulle navi che approderanno nel porto di Ostia Nuova;

b) una tassa portuaria sulle merci imbarcate o sbarcate, in misura di L. 0,50 in media per tonnellata metrica a seconda del loro valore;

c) un diritto per lo sbarco od imbarco di viaggiatori, in ragione di L. 5 e L. 2 rispettivamente pei passeggieri di 1ª o 2ª classe e di quelli di 3ª classe.

Con decreti Reali, su proposta del Ministro dei Trasporti marittimi e ferroviari previ accordi col Comune di Roma sentiti gli altri Ministri interessati, saranno stabilite le norme per l'applicazione delle tasse e del diritto di cui sopra.

Art. 6.

Per provvedere alla spesa di L. 47.000.000 prevista per l'esecuzione del progetto di cui alla convenzione 11 maggio 1918, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata a concedere al Comune di Roma, mutui estinguibili in 50 anni, con le modalità e garanzie stabilite dagli articoli 2 e 3 della convenzione 11 maggio 1918.

Art. 7.

Il Comune di Roma, per la provvista dei fondi occorrenti all'attuazione della concessione di cui al presente decreto, è autorizzato ad eccedere i limiti fissati dalle leggi vigenti.

Art. 8.

Con la legge di approvazione del bilancio sarà stanziata nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori pubblici a partire dall'esercizio finanziario 1920-921 la somma necessaria per corrispondere al Comune di Roma le annualità stabilite dall'art. 3 della Convenzione 11 maggio 1918.

Art 9.

La convenzione suddetta, come tutti gli atti da essa conseguenti saranno liberi da qualsiasi peso fiscale eccetto che dalla tassa fissa di registro in L. 2,70.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 giugno 1918.

TOMASO DI SAVOIA.

ORLANDO
DARI
NITTI
CIUFFELLI
VILLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: SACCHI.

(*Allegato N. 2*).

DECRETO LUOGOTENENZIALE 23 *febbraio* 1919, *n.* 304, *che istituisce in Roma un Ente Autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento, nonchè per la gestione di altre opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale e marittimo di Roma* (1).

TOMASO DI SAVOIA DUCA DI GENOVA
LUOGOTENENTE GENERALE DI SUA MAESTA'
VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

In virtù dell'autorità a Noi delegata;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto coi Ministri dell'Interno, delle Finanze, del Tesoro, dei Trasporti Marittimi e Ferroviari e dell'Industria, Commercio e Lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' istituito un Ente Autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento, nonchè per la gestione di altre opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale e marittimo di Roma.

Art. 2.

L'Ente ha sede in Roma, ed avrà la durata di anni settanta.

Esso provvede:

a) all'attuazione del progetto in data 30 settembre 1916, ritenuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 51, del 16 aprile 1917, per la co-

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 74, del 27 marzo 1919.

struzione di un porto sulla spiaggia di Ostia Nuova, e del canale di navigazione interna di collegamento col Tevere;

b) alla utilizzazione delle aree portuali, coperte e scoperte, della spiaggia a sinistra del porto per un tratto di cinque chilometri, all'esercizio di tutti gli arredamenti del porto stesso e della conca di collegamento del canale col Tevere;

c) all'esecuzione delle opere per la creazione del sobborgo marittimo di Ostia Nuova, ed alla gestione del relativo patrimonio immobiliare;

d) alla costruzione della ferrovia Roma-Ostia Nuova, in base al progetto indicato nell'allegato alla legge 27 aprile 1916. n. 550, con le varianti necessarie ai servizî del porto di Ostia Nuova e della zona industriale di cui al seguente comma ed al relativo esercizio;

e) alla esecuzione delle opere per la creazione della zona industriale da Roma al mare, ed alla gestione del relativo patrimonio immobiliare;

f) alla esecuzione delle altre opere principalissime fra cui il grande canale marittimo ed il porto interno presso la Basilica di San Paolo, ed alla gestione dei servizi che, riconosciuti utili e direttamente connessi allo sviluppo industriale e marittimo di Roma, fossero debitamente autorizzati, nonchè allo studio delle proposte tendenti alla integrazione dei compiti affidati all'Ente.

Art. 3.

La zona industriale di cui al comma *e*) dell'art. 2 è così determinata:

1. Nel suburbio di Roma, le aree delimitate come segue:

a) in sinistra del Tevere: il fiume dal ponte della ferrovia Roma-Pisa fino alla tangenza con la via Ostiense, via del Forte Ostiense, fino al limite delle espropriazioni di cui alla legge per Roma del 6 aprile 1908, n. 116, questo limite fino all'incontro col vicolo della Moletta, una retta da questo punto fino al bivio del « Domine Quo Vadis », della via Appia Antica. colla via Ardeatina, via Appia Antica, ferrovia Roma-Pisa;

b) in destra del Tevere: il fiume dalla tangenza della via della Magliana, fino al ponte della ferrovia Roma-Pisa, ferrovia suddetta, via Portuense, via privata Jacobini, confini Negroni, vicolo dei Grottoni e via della Magliana, fino alla tangenza del Tevere;

2. Da Roma al mare: tutte le aree descritte all'art. 2, comma *b*), della legge 6 aprile 1908, n. 116, e comprese fra il vicolo del Forte Ostiense ed il piano regolatore di Ostia Nuova;

3. Intorno al porto di Ostia Nuova: tutte le aree indicate agli articoli 1 e 2 del Decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069;

4. Lungo il canale Porto-Tevere: le aree di 140 metri, per parte, di ciascuna delle due sponde del canale, nonchè quella in sponda del Tevere, larga metri 400 e lunga pure metri 400, da ambo le parti della confluenza del canale.

Art. 4.

L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto di 11 membri, dei quali il Presidente sarà nominato con Decreto Reale su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici.

Gli altri membri saranno nominati:

a) uno dal Ministro del Tesoro;

b) due dal Ministro dei Lavori Pubblici;

c) uno dal Ministro dei Trasporti Marittimi e Ferroviari;

d) uno dal Ministro per l'Industria, Commercio e Lavoro;

e) uno dalla Provincia di Roma;

f) quattro dal Comune di Roma.

Il Consiglio eleggerà nel suo seno il Vice-Presidente.

Art. 5.

Il mandato dei componenti il Consiglio di Amministrazione dura quattro anni e può essere riconfermato.

Il Presidente deve risiedere a Roma. Egli ha la rappresentanza dell'Ente, è incaricato dell'esecuzione delle deliberazioni

del Consiglio ed ha tutte le altre attribuzioni che gli sono deferite dallo Statuto.

Le disposizioni dell'articolo 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, possono essere applicate, con decreti dei Ministri competenti, ai funzionari governativi chiamati a far parte del Consiglio di Amministrazione dell'Ente, ed al personale governativo chiamato a prestare servizio presso il medesimo.

Art. 6.

In relazione al programma, già presentato dal Comune di Roma, e soggetto all'approvazione governativa per il graduale svolgimento dei lavori di costruzione del porto di Ostia Nuova, l''Ente dovrà, entro sei mesi dalla pubblicazione della pace, presentare al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto esecutivo delle prime opere da compiersi, nel quale dovrà introdurre, entro il termine assegnato dal Ministero stesso, le modificazioni che fossero ritenute necessarie. Parimenti, entro sei mesi dalla pubblicazione della pace, dovranno essere presentati all'approvazione del Ministero i progetti esecutivi del canale e della ferrovia.

I lavori delle varie opere dovranno essere iniziati entro quattro mesi dall'approvazione dei progetti di cui sopra, e condotti in modo da essere ultimati entro otto anni, per il porto, tre anni, per il canale, e due per la ferrovia, a decorrere dalla data dell'approvazione dei primi progetti delle varie opere. E' fatto obbligo all'Ente di sottoporre all'approvazione del Ministero i restanti progetti parziali per la costruzione del porto, in tempo utile, perchè sia assicurato il compimento delle opere nei termini stabiliti.

Art. 7.

Le varianti ai progetti già approvati che, anche in corso di esecuzione delle opere, fossero ritenute necessarie per le esigenze tecniche o per migliorare le condizioni di costruzione o di esercizio delle opere, sono soggette alla preventiva approva-

zione del Ministero dei Lavori Pubblici, ogni volta che importino differenze nella spesa, prevista coi progetti già approvati per più di L. 100.000, ovvero modificazioni di parti essenziali dei progetti stessi.

In tutti gli altri casi, la loro ammissibilità verrà giudicata dall'Ufficio tecnico governativo, incaricato della sorveglianza dei lavori.

Art. 8.

Le opere di cui agli articoli 2 e 3 sono dichiarate di pubblica utilità, ed alle relative espropriazioni procederà l'Ente, in quanto non vi abbia già provveduto, o non vi provveda il Comune di Roma, in base alla disposizione di cui all'art. 23 del presente decreto. Tale facoltà è estesa anche ai fondi, da cui possono ritrarsi materiali utili per la costruzione delle singole opere, fondi che saranno designati nei progetti esecutivi e relative eventuali varianti.

Per la determinazione dell'indennità di espropriazione di quei fondi ai quali non siano già applicabili le disposizioni delle leggi speciali per la città di Roma 11 luglio 1907, n. 502, e 6 aprile 1908, n. 116, i fondi stessi saranno valutati, indipendentemente dalle loro edificabilità, con le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

L'ente potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti, in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, il quale determinerà pure la somma che, in via provvisoria, dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione e per gli altri eventuali risarcimenti, che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra equivale alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata con lo stesso procedimento.

Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Le espropriazioni dovranno essere eseguite nel termine massimo di cui al secondo comma dell'articolo unico del Decreto Luogotenenziale 14 aprile 1918, n. 578.

Art. 9.

Il Ministero dei Lavori Pubblici vigilerà, a mezzo dei competenti uffici tecnici, perchè i lavori del porto, del canale e della ferrovia siano eseguiti a tutta regola d'arte ed in conformità ai progetti approvati e perchè le opere e gli impianti siano sempre conservati in buono stato di mantenimento, senza che, pel fatto di tale sorveglianza, resti menomata la responsabilità dell'Ente.

L'Ente dovrà fornire i chiarimenti e mezzi opportuni, e, all'occorrenza, su invito del capo dell'Ufficio competente, sospendere momentaneamente i lavori, in attesa delle decisioni del Ministero.

Se dalle verifiche risulterà che le opere e gli impianti non siano regolarmente costruiti o mantenuti, l'Ufficio incaricato della vigilanza ne riferirà al Ministero, il quale, previa ingiunzione all'Ente, potrà provvedere d'ufficio agli occorrenti lavori.

Art. 10.

Dopo ultimata la costruzione delle varie opere di cui all'articolo 6 il Ministero dei Lavori Pubblici procederà ad una visita di ricognizione in seguito alla quale ne verrà stabilita, di concerto coll'Ente, l'apertura all'esercizio.

Nell'atto di ricognizione sarà fatta risultare da apposito verbale, la descrizione sommaria delle opere e degli impianti eseguiti.

Potrà attivarsi l'esercizio quando anche resti da eseguire qualche lavoro o provvista non indispensabile al regolare funzionamento.

Art. 11.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori contemplati nell'articolo 6, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nelle attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici, in quanto risultino applicabili, in relazione alla speciale organizzazione dell'Ente.

Art. 12.

Su richiesta dell'Ente, e per cause ad esso non imputabili, da valutarsi ad esclusivo giudizio del Ministero dei Lavori Pubblici, potranno essere prorogati i termini fissati agli articoli 6 e 8.

Art. 13.

Il piano regolatore delle opere della zona industriale del suburbio di Roma, da coordinarsi cogli attuali impianti ferroviari e fluviali e con quelli in progetto, anche marittimi, insieme al piano delle espropriazioni di tutte le aree, in essa zona comprese, e da adibirsi ad uso e servizio pubblico, per impianto di stabilimenti industriali e commerciali, case di abitazioni ed accessori, sarà presentato dall'Ente non oltre il 31 dicembre 1919, deliberato dal Consiglio Comunale di Roma, ed approvato con Regio Decreto.

I piani regolatori per le altre parti della zona industriale saranno, dall'Ente, presentati all'approvazione nel termine che sarà fissato dal Ministero dei Lavori Pubblici, in tempo utile, perchè essi possano essere deliberati dal Consiglio Comunale di Roma, ed approvati con Regio Decreto, quando occorra utilizzare industrialmente le aree relative.

Saranno esenti dalla imposta erariale e dalle sovrimposte provinciali e comunali per dieci anni, dalla loro abitabilità, le case per abitazioni operaie, che sorgeranno nei limiti della zona industriale, e che dovranno essere del tipo di case giar-

dino, purchè la loro costruzione sia iniziata entro quattro anni e compiuta non oltre sei, dalla data di pubblicazione del presente decreto.

Art. 14.

In esecuzione dei piani regolatori di cui all'articolo 13 e di quello del sobborgo marittimo di Ostia Nuova, l'Ente provvederà alla costruzione delle strade ed all'impianto dei servizi pubblici connessi con la costruzione stessa, secondo i criteri generali da concordarsi col Comune.

Ogni strada od ogni tronco di strada ultimato, previo collaudo da parte dei funzionari tecnici municipali, verrà assunto in consegna dal Comune, che classificherà le strade tra quelle comunali e provvederà alla manutenzione ed all'esercizio dei servizi pubblici, semprechè almeno per la metà delle fronti della strada o del tronco suddetti, siano state eseguite costruzioni o muri di cinta per la utilizzazione delle aree retrostanti.

Pei servizi pubblici di carattere industriale, che nelle strade venissero impiantati dall'Ente, questo, anche dopo consegnate le strade al Comune, avrà diritto di percepire una quota dei prodotti dell'esercizio, od un canone che lo compensi delle spese per essi sostenute.

Per la somministrazione di acqua potabile, gas, energia elettrica, pei raccordi ferroviari e tramviari e per quanto altro occorra pei servizi affidati all'Ente, le Amministrazioni pubbliche concederanno all'Ente le maggiori possibili facilitazioni e l'applicazione delle tariffe minime.

Art. 15.

I regolamenti per i servizi del porto, della conca di navigazione e della ferrovia, e le tasse e tariffe relative, nonchè le norme per l'applicazione di queste, saranno approvate con Decreti Reali, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto cogli altri Ministri competenti.

Art. 16.

I contratti stipulati dall'Ente non potranno aver durata, nè creare impegni, oltre il termine di tempo pel quale è istituito l'Ente stesso, salvo intervenga espresso consenso delle autorità competenti.

Art. 17.

La dotazione iniziale dell'Ente è costituita dai seguenti beni, da conferirsi dal Comune di Roma:

a) aree espropriate od acquistate, fabbricati espropriati, acquistati o direttamente costruiti dal Comune di Roma, e non alienati in esecuzione delle leggi per Roma 11 luglio 1907, n. 502 e 6 aprile 1908, n. 116, entro il perimetro della zona industriale e del sobborgo marittimo di Ostia Nuova;

b) un fondo di lire 2.000.000, che il Comune di Roma verserà all'Ente, non appena emanato il Regio Decreto di cui all'ultimo comma dell'articolo 33, ivi computate le spese sostenute dal Comune medesimo per lo studio e compilazione dei progetti di cui alle lettere *a*) e *d*) dell'articolo 2, per i lavori che si trovino già iniziati in esecuzione dei medesimi.

Art. 18.

L'Ente, per provvedere all'attuazione del suo compito, dispone dei seguenti mezzi finanziari:

a) frutti del patrimonio;

b) proventi dell'uso, della concessione o dell'affitto delle aree e dei fabbricati, e dell'esercizio degli arredamenti del porto di Ostia Nuova;

c) prodotto della tassa supplementare di ancoraggio, da imporsi nella misura di lire 0,50 per tonnellata di stazza netta, sulle navi che approderanno nel porto;

d) prodotto di una speciale tassa, da imporsi sulle merci imbarcate o sbarcate, in misura di lire 0,50 in media per tonnellata metrica, a seconda del loro valore;

e) proventi di uno speciale diritto, che sarà stabilito, per l'imbarco e lo sbarco dei passeggieri, in ragione di lire 5 e lire 2, rispettivamente per i passeggeri di prima e seconda classe e per quelli di terza classe;

f) proventi dell'esercizio della conca di collegamento del canale col Tevere, costituiti dalla tassa di concheggio, in ragione di L. 0,20 per tonnellata di stazza dei natanti;

g) provento della gestione delle aree fiancheggianti il canale;

h) prodotti dell'esercizio della ferrovia Roma-Ostia e sue diramazioni e raccordi;

i) proventi della concessione e dell'esercizio di servizi non contemplati nei commi precedenti;

l) ricavo dell'alienazione di aree nella zona industriale;

m) rimborso da parte dello Stato, delle spese per l'arredamento ferroviario iniziale del porto di Ostia Nuova, compresavi la dotazione del materiale rotabile occorrente per l'esercizio del porto stesso per la presunta spesa di 8.200.000 lire;

n) contributo dello Stato:

1° del 50 per cento nella spesa di lire 47.000.000, prevista per l'attuazione del primo gruppo delle opere contemplate nel progetto del porto di Ostia Nuova;

2° dei tre quinti sulla spesa di lire 6.000.000, prevista per l'esecuzione del canale di navigazione interna di collegamento del porto col Tevere;

3° del 60 per cento nella spesa di lire 27.800.000, prevista per la costruzione della ferrovia Roma-Ostia e diramazioni, e per la prima dotazione di materiale rotabile e di esercizio;

4° del 50 per cento nella spesa di lire 25.000.000, ritenuta necessaria per la creazione della zona industriale;

o) contributo della Provincia di Roma:

1° del 10 per cento nella spesa di costruzione del porto di Ostia Nuova da pagarsi come agli accordi intervenuti col Comune di Roma;

2° del 20 per cento dei due quinti nella spesa di co-

struzione del canale navigabile di collegamento del porto col Tevere, da pagarsi con le stesse modalità;

3° di lire 1.000 a chilometro della ferrovia Roma-Ostia per la durata di 35 anni;

p) rimborso dal Comune di Roma delle spese occorrenti per la espropriazione della sede della ferrovia Roma-Ostia;

q) contributo del Comune di Roma:

1° di lire 150.000 annue, per 45 anni, da pagarsi preferibilmente sotto forma di somministrazione gratuita di energia elettrica, per l'esercizio della ferrovia;

2° del 50 per cento nella spesa di lire 25.000.000, ritenuta necessaria per la creazione della zona industriale da pagarsi in 25 rate annue uguali, consecutive;

r) ricavi di prestiti e di altre operazioni finanziarie consentite dalle vigenti leggi;

s) proventi per oblazioni e contributi volontari, e di qualunque altra natura.

Art. 19.

Le quote di spese a carico dello Stato per quanto si attiene alle opere di cui al comma *m*), ed ai nn. 1, 2 e 3 del comma *n*) dell'articolo 18 saranno corrisposte in relazione all'andamento dei lavori, sulla base del conto annuale riassuntivo presentato dall'Ente e dentro i due mesi successivi a quello della presentazione.

Per quanto si attiene ai lavori se anche l'Ente avesse disposto pagamenti per somme superiori, la quota di contributo verrà calcolata su non più di nove decimi della spesa contabilizzata; il rimanente decimo dovendo intendersi accantonato a garanzia della buona esecuzione delle opere. Qualora, per cause indipendenti dall'Ente, non potesse provvedersi al rimborso nel termine anzidetto, lo Stato corrisponderà l'interesse di mora, nella misura di legge, fino al giorno dell'effettivo pagamento.

Il pagamento delle somme accantonate, in quanto dovuto, verrà effettuato entro due mesi dal collaudo.

Il contributo di lire 12.500.000, di cui al n. 4 del comma *n*) dell'articolo 18, sarà pagato in quote annuali, corrispondenti alla metà delle spese sostenute dall'Ente per tale compito, ed in ogni caso non superiori a lire 500.000.

Art. 20.

Nel conto annuale di esercizio dovranno figurare, non solo i contributi dello Stato, della Provincia e del Comune di Roma, di cui all'articolo 18, i proventi di qualsiasi specie, le spese di esercizio e quelle di manutenzione, ma altresì una quota di ammortamento del capitale erogato nelle spese di costruzione e di primo impianto (ivi compresi gli interessi per il periodo di esecuzione delle opere e le spese per la provvista dei capitali), nonchè altra quota per rinnovamento dei meccanismi, degli impianti e del materiale ferroviario e galleggiante

Art. 21.

L'annualità di ammortamento del capitale erogato nelle spese di costruzione e di primo impianto sarà calcolato, agli effetti della determinazione del prodotto netto di cui all'articolo 23, in misura costante, con ragguaglio alla durata dell'esercizio affidato all'Ente, anche se i prestiti da esso contratti venissero ammortizzati in periodo diverso.

Negli anni in cui l'annualità effettiva fosse per risultare inferiore a quella virtuale, come sopra calcolata, dovrà, per la differenza, accantonarsi apposito fondo, da investirsi, coi relativi frutti secondo norme che prescriverà il Ministero del Tesoro, e da erogarsi nella corresponsione delle maggiori annualità future.

Quando invece l'annualià occorrente per il servizio dei prestiti fosse per risultare superiore a quella virtuale, la differenza sarà fornita dal Comune di Roma, che se ne rivarrà, insieme agli interessi composti, al saggio effettivo dei prestiti contratti per le spese di costruzione e di primo impianto negli anni in cui l'onere del bilancio per la estinzione dei prestiti medesimi, verrà a diminuire od a cessare.

Art. 22.

Nei tre mesi successivi alla chiusura dell'esercizio finanziario l'Ente rassegna il conto al Ministero dei Lavori Pubblici, il quale, dopo averlo comunicato per le loro osservazioni all'Amministrazione Provinciale e a quella Comunale di Roma, e trascorso il termine perentorio all'uopo assegnato, provvede di concerto col Ministero del Tesoro in merito all'approvazione di esso. A giustificazione del conto saranno esibiti dall'Ente i necessari documenti, e forniti tutti i mezzi per le verifiche, che i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro potranno disporre.

Art. 23.

Il prodotto netto risultante dal conto annuo di esercizio, ai sensi dell'articolo 20, verrà, pel primo decennio, devoluto alla costituzione di un fondo di riserva per sopperire ad eventuali perdite future. A partire dall'undicesimo anno di esercizio le assegnazioni al fondo di riserva saranno limitate al 10 per cento del prodotto netto.

Le somme così accantonate saranno, coi relativi frutti, investite secondo norme che prescriverà il Ministero del Tesoro.

Non si farà luogo ad ulteriori assegnazioni di prodotto netto, nè ad accumulazione di frutti, quando il fondo di riserva abbia raggiunto la somma di L. 3,000,000, salvo a riprenderle tosto che il fondo stesso sia diminuito per effetto di perdite verificatesi.

Parimenti a partire dall'undicesimo anno di esercizio, una ulteriore quota del 10 per cento sarà prelevata dagli utili, per provvedere alle spese di miglioramento delle opere e degli impianti, in relazione alle esigenze del traffico.

La rimanenza del prodotto netto sarà devoluta, in parti uguali, allo Stato ed al Comune.

Art. 24.

Allo scadere del tempo stabilito per la durata dell'Ente, le opere, gli impianti e le dotazioni costituenti il porto di Ostia Nuova, il canale di suo congiungimento col Tevere e la ferrovia Roma-Ostia saranno consegnati allo Stato.

I beni patrimoniali e tutte le altre attività di proprietà dell'Ente saranno devoluti, fino al valore corrispondente, alla dotazione iniziale di cui all'articolo 17, al Comune di Roma; per il rimanente saranno ripartiti a metà fra lo Stato e il Comune.

Art. 25.

L'Ente, per la provvista dei fondi occorrenti, ha facoltà di contrarre prestiti e di emettere obbligazioni, nei modi e con le condizioni che saranno determinate dai Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici.

Art. 26.

La zona industriale di Roma, determinata coll'articolo 3 del presente decreto, è dichiarata aperta agli effetti del dazio di consumo. Essa, in occasione di modificazioni alla cinta daziaria, non potrà, nemmeno in parte, essere inclusa nella cinta stessa.

Art. 27.

Agli stabilimenti industriali di ogni specie che sorgevano entro la zona industriale di Roma, ed a quelli che ivi si ampliassero o trasformassero, nonchè alle opere o agli impianti che fossero compiuti nella zona stessa, per la sistemazione delle vie acquee nell'interesse dell'industria e del commercio, sono estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalla legge 8 luglio 1904, n. 351, concernente i provvedimenti per la città di Napoli.

Per ottenere le esenzioni dai dazi doganali, previste dagli

articoli 7 e 8 della citata legge 8 luglio 1904, per i materiali da costruzione, le macchine e quanto altro occorra agli stabilimenti opere ed impianti suindicati dovrà essere dimostrata, a giudizio del Ministero per l'Industria, il Commercio ed il Lavoro, la necessità di fare gli acquisti all'estero.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 28.

Le disposizioni degli articoli 14 e 15 del testo unico approvato con Decreto luogotenenziale 14 giugno 1917, n. 971, per l'imposta e la sovraimposta sui profitti di guerra, si applicano anche agli investimenti ed agli impianti industriali, che verranno creati nella zona industriale di Roma, entro il termine indicato nel precedente articolo.

Art. 29.

I redditi di qualunque specie, di pertinenza dell'Ente nonchè gli interessi e i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Fino all'anno 1933 incluso, non saranno assoggettate alla tassa proporzionale di registro, nè a quella ipotecaria, gli atti e contratti dell'Ente con altri Enti publici e con privati in quanto abbiano connessione diretta coi servizi di cui alle lettere *a*, *b*, *c*, *d*, *e* dell'articolo 2.

Art. 30.

Il Governo del Re ha facoltà, per gravi motivi, ed inteso il Consiglio di Stato, di sciogliere il Consiglio di Amministrazione dell'Ente, affidandone le funzioni ad un Regio Commissario, per la durata di non oltre sei mesi, salvo proroga che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 31.

Le quote di spesa a carico dello Stato, risultanti dalle disposizioni degli articoli che precedono, saranno stanziate nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, entro i limiti del fondo autorizzato con Decreto luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698.

Art. 32.

La Cassa Depositi e Prestiti è autorizzata a concedere all'Ente mutui alle condizioni di cui all'articolo 8 Decreto luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, per sopperire alle quote di spesa ricadenti a carico dell'Ente medesimo.

Art. 33.

Entro un mese dalla pubblicazione del presente decreto, sarà, per la prima volta, provveduto alle nomine di cui all'articolo 4.

Nei due mesi successivi, il Consiglio di Amministrazione delibererà lo statuto dell'Ente, nel quale saranno determinate le attribuzioni del Consiglio e del Presidente, quali tra le deliberazioni del Consiglio siano soggette all'approvazioni del Governo, la rimunerazione agli Amministratori e quanto altro occorra per il regolare funzionamento del Consiglio.

Nello stesso periodo di tempo, il Consiglio sottoporrà all'approvazione del Governo le norme, cui dovrà essere informata l'Amministrazione dell'Ente, per tutto ciò che non sia già regolato nel presente decreto.

Lo statuto e le norme di cui sopra, con le modificazioni che si riterranno necessarie, verranno approvate con Regio Decreto, su proposta dei Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro.

Art. 34.

Fino a che non sia stato emanato il Decreto Reale di cui all'ultimo comma dell'art. 33, il Comune di Roma continuerà ad adottare tutti i provvedimenti così di carattere tecnico come amministrativo, per la prosecuzione e per la migliore predisposizione dei lavori, previa intesa col Ministero dei Lavori Pubblici o col Presidente dell'Ente.

Art. 35.

Restano in vigore le disposizioni del Decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1069, che non siano modificate dal presente Decreto.

Il presente Decreto avrà effetto dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 febbraio 1919.

TOMASO DI SAVOIA

ORLANDO
BONOMI
MEDA
STRINGHER
DE NAVA
CIUFFELLI.

Visto, *Il Guardasigilli*: FACTA.

(*Allegato N.* 3).

DECRETO REALE 22 *gennaio* 1920, *n.* 52 (*Variazione dell'articolo* 32 *del Decreto Luogotenenziale* 23 *febbraio* 1919, *numero* 304).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTA' DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per il Tesoro, di concerto con quello dei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'articolo 32 del Decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, viene modificato come segue:

« E' in facoltà del Tesoro dello Stato di concedere all'Ente, anticipazioni, all'interesse annuo del 3 per cento e a seconda dello sviluppo dei lavori di costruzione delle opere di cui all'articolo 1 del presente decreto, per sopperire alle quote di spesa ricadenti a carico dell'Ente medesimo, nonchè per far fronte fino al giorno del rimborso da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, alle quote di spesa a carico dello Stato.

Il Tesoro, per effettuare le dette anticipazioni, ha facoltà di valersi di una somma non eccedente i trenta milioni sulla parte ancora disponibile del fondo di 500 milioni, di cui all'articolo 8 del Decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1868.

Alla somma che sarà anticipata, nel limite di cui sopra, non è applicabile la disposizione dell'articolo 9 del Regio Decreto 2 Settembre 1914, n. 1028.

Con apposita convenzione, da stipularsi dal Ministro del Tesoro con l'Ente, saranno determinate le modalità e le garanzie delle anticipazioni, nonchè il modo di estinzione di esse.

La convenzione sarà approvata mediante Decreto Reale promosso dal Ministro del Tesoro ».

Il presente Decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 gennaio 1920.

VITTORIO EMANUELE

NITTI
SCHANZER
PANTANO.

Visto, *Il Guardasigilli*: MORTARA.

INDICE

Riassunto dei lavori della Commissione comunale . . *Pag.* 5
Costituzione ed inizio dei lavori della Commissione Reale » 14
Nomina delle Sottocommissioni . . . . . » 18

I.

Ubicazione e confini della zona industriale — Estensione a Roma della legge per Napoli 15 gennaio 1885, n. 2892 — Estensione a Roma della legge per Napoli 8 luglio 1904, n. 351 (Agevolazioni fiscali).

Ubicazione e confini della zona industriale :

Proposte della Commissione comunale . . . . . » 21
Conclusioni della Commissione Reale . . . . . » 26

Estensione a Roma della legge per Napoli 15 gennaio 1885, n. 2892 :

Proposta della Commissione comunale. . . . . » 28
Conclusioni .della Commissione Reale . . . . . » 29
Progetto di Legge . . . . . » 36

Estensione a Roma della legge per Napoli 8 luglio 1904, n. 351 (Agevolazioni fiscali) :

Proposta della Commissione comunale . . . . . » 38
Regime daziario . . . . . » 38
Regime doganale . . . . . » 40
Esenzione dalle imposte dirette . . . . . » 41
Agevolazioni diverse . . . . . » 42
Conclusioni della Commissione Reale . . . . . » 43
Progetto di Legge . . . . . » 49
Edificio doganale . . . . . » 50
Porto di Ostia Nuova . . . . . » 51
Precedenti storici . . . . . » 51
Il Piano regolatore del porto . . . . . » 56
Convenzione per la costruzione del porto . . . . . » 61
Conclusioni e voto della Commissione Reale. . . . » 64

II.

Coordinamento delle linee di comunicazione

Trasporti per via di terra — Trasporti per via di acqua:

Proposte della Commissione comunale . . . . . *Pag.* 67
Studi della Sottocommissione Reale . . . . . » 76

Trasporti per via di terra:

Ferrovia Roma-Ostia Nuova. Precedenti storici . . . » 77
Conclusioni della Commissione Reale . . . . . » 90
Progetto di Legge . . . . . , ... » 91
Linee di accesso alla Capitale . . . . . » 92
Servizio Suburbano e Metropolitano . . . . . » 101
Accessi al Quartiere industriale e sue comunicazioni coi prati di S. Paolo e di Pietra Papa . . . . . » 105
Coordinamento delle linee ferroviarie e metropolitane con le tramviarie . . . , ... » 107
Conclusioni della Commissione Reale . . . . . » 111
Conversione della fermata Ostiense in Stazione . . . » 112
Riscatto del binario Ostiense concesso alla Società Anglo-Romana . . . . . » 113
Tariffe e condizioni dei trasporti . . . . . » 115
Conclusioni della Commissione Reale . , ... » 117

Trasporti per via di acqua:

Sistemazione di alcuni tronchi del Tevere . . . . . » 118
Vie alzaie . . . . . » 122
Servizio di rimorchio . . . . . » 124
Canale marittimo . . , ... » 127
Conclusioni della Commissione Reale — Progetto di legge — Voti. . . . . » 130

III.

Pilotaggio per la navigazione sul Tevere . . . . *Pag.* 136

IV.

Utilizzazione delle forze idriche.

Proposte della Commissione comunale . . . . . *Pag.* 139
Discussioni della Sottocommissione Reale . . . . . » 145
Prima relazione . . . . . » 151
Prima controrelazione . . . . . » 162
Seconda relazione . . . . . » 172
Seconda controrelazione . . . . . » 180
Conclusioni della Sottocommissione . . . . . » 183

Conclusioni della Commissione Reale . . . . . *Pag.* 187
Progetto di legge . . . . . » 188

V.

INCREMENTO DELL'AGRICOLTURA

CREAZIONE DI UNA ZONA ORTICOLA NELL'AGRO ROMANO.

Proposte della Commissione comunale . . . . . *Pag.* 195
Conclusioni della Sottocommissione . . . . . » 200
Conclusioni della Commissione Reale . . . . . » 220
Progetto di legge . . . . . » 221

VI.

INSEGNAMENTI INDUSTRIALI,

PROFESSIONALI, COMMERCIALI ED AGRICOLI.

Proposte della Commissione comunale . . . . . *Pag.* 222
Scuole maschili . . . . . » 223
Scuole femminili . . . . . » 224
Le scuole operaie in Roma — Le scuole per gli artieri . » 232
Insegnamento artistico industriale . . . . . » 237
L'Istituto superiore professionale . . . . . » 237
Il Politecnico Romano . . . . . » 239
L'Insegnamento agrario . . . . . » 243
L'Insegnamento commerciale . . . . . » 245
Proposte della Commissione Reale . . . . . » 248
Scuola superiore politecnica . . . . . » 249
Progetto di legge . . . . . » 257

Insegnamenti agrari:

Istruzione superiore agraria . . . . . » 261
Istruzione agraria media . . . . . » 267
Istruzione professionale agraria . . . . . » 269
Istruzione inferiore agraria . . . . . » 269
Disegno di legge . . . . . » 273
Voti sull'istruzione inferiore agraria . . . . . » 275
Voti sull'istruzione professionale agraria . . . . . » 276
Scuola delle comunicazioni . . . . . » 280
Progetto di legge . . . . . » 286
Insegnamento professionale . . . . . » 287
Istruzione superiore . . . . . » 289
Scuole di avviamento. . . . . » 289
Scuole di tirocinio per operai . . . . . » 290

Scuole commerciali . . . . . *Pag.* 291
PROGETTO DI LEGGE RIASSUNTIVO . . . . . » 293
CHIUSURA DEI LAVORI . . . . . » 316

VII.

VOTI DELLA COMMISSIONE REALE . . . . . *Pag.* 317

ALLEGATI.

Provvedimenti adottati dal Governo :

D. L. 30 giugno 1918 n. 1069 . . . . . *Pag.* 324
D. L. 23 febbraio 1919 n. 304 . . . . . » 328
D. R. 22 gennaio 1920 n. 52 . . . . . » 345

TAVOLE.

I. — *Planimetria generale della Ferrovia Roma-Ostia Nuova, del Porto, del Canale navigabile e della zona industriale.*

II. — *Piano Regolatore della zona industriale urbana.*

III. — *Nuova stazione di Piazza d'Armi e suo allacciamento con la linea di Orte e raccordi urbani.*

IV. — *Nuova stazione di Piazza d'Armi e suo raccordo metropolitano con le stazioni di Termini e Portonaccio*

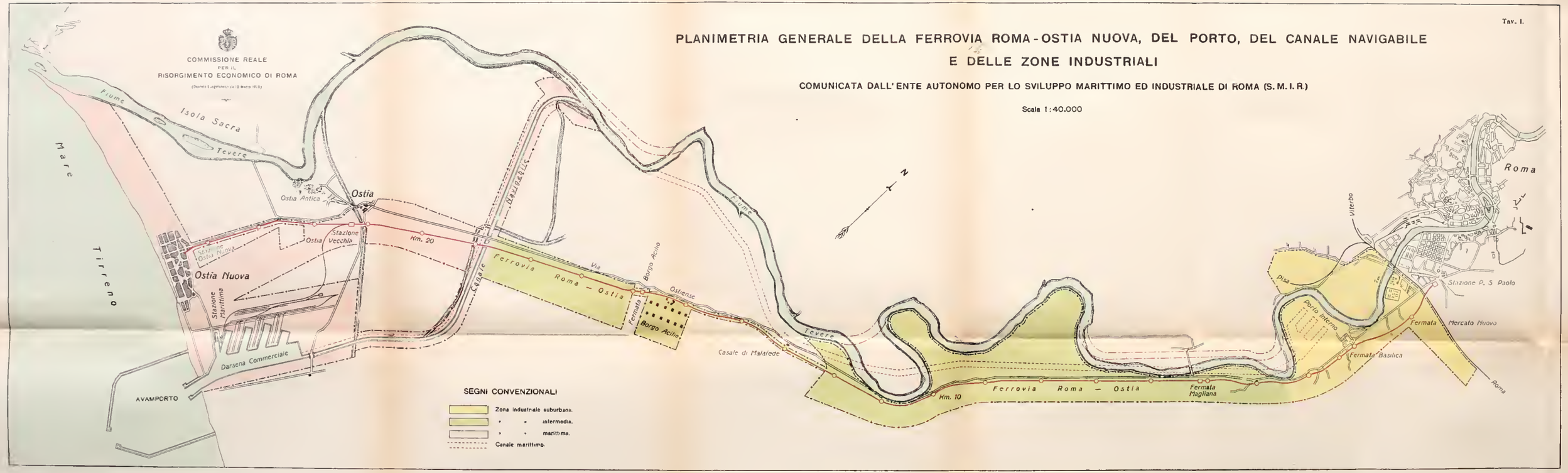
V. — *Planimetria della scuola di applicazione per gli ingegneri ed area per la scuola superiore politecnica.*

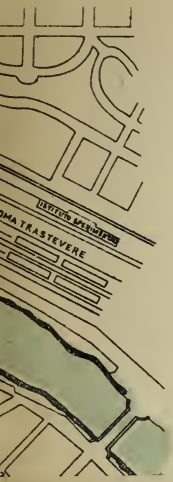
THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS

VIA ROMVIGABILE

DELLE

OMO PER LO


Tav. I.
PLANIMETRIA GENERALE DELLA FERROVIA ROMA-OSTIA NUOVA, DEL PORTO, DEL CANALE NAVIGABILE
E DELLE ZONE INDUSTRIALI
COMUNICATA DALL'ENTE AUTONOMO PER LO SVILUPPO MARITTIMO ED INDUSTRIALE DI ROMA (S. M. I. R.)
Scala 1:40.000
COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA
Fiume
Isola Sacra
Tevere
Mare
Tirreno
Ostia Antica
Ostia
Stazione Ostia Nuova
Ostia Nuova
Stazione Marittima
Darsena Commerciale
AVAMPORTO
Ostia
Stazione Vecchia
Km. 20
Canale
Ferrovia Roma — Ostia
Via
Borgo Acilio
Fermata
Ostiense
Casale di Malafede
Km. 10
Fermata Magliana
Pisa
Porto Interno
Viterbo
Stazione P. S. Paolo
Fermata Mercato Nuovo
Fermata Basilica
Roma
SEGNI CONVENZIONALI
Zona industriale suburbana.
» » intermedia.
» » marittima.
Canale marittimo.



COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

(Decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918)

PIANO REGOLATORE
DELLA
ZONA INDUSTRIALE URBANA

COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA
(Decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918)
PIANO REGOLATORE
DELLA
ZONA INDUSTRIALE URBANA
LEGGENDA
1 STABILIMENTO DELLA NETTEZZA URBANA
2 FRATELLI BORRA (FERRAMENTA)
3 MOLINI BIONDI
4 SOCIETÀ ITALO-AMERICANA (PETROLIO)
5 DEPOSITO DI BENZINA
6 CAPITANERIA DI PORTO
7 MAGAZZINI GENERALI
8 OFFICINA ANGLO-ROMANA GAS
9 SOCIETÀ CANTINI (FERRAMENTA)
10 SOCIETÀ ROMANA FORMAGGIO PECORINO
11 MAGAZZINI BADOGNI (ARTICOLI INDUSTRIALI)
12 STABILIMENTO PITIGLIANI (FABBRICA BUSTE)
13 VINCENZO TABURET (TRASPORTI)
14 DISTILLERIA BENEDETTI
15 STEARINERIA
16 VETRERIA FAIELLA & COMP
17 MERCATI GENERALI
18 FERMATA OSTIENSE
19 AZIENDA ELETTRICA MUNICIPALE
20 CONCERIA
21 CASE POPOLARI
Zone per abitazioni
» » impianti industriali e commerciali
0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 m
N
S
E
O
PISA
VIAREGGIO
VIA DELLA MASCHERA
VIALE DEL RE
SCALO MERCI DI ROMA TRASTEVERE
NUOVA INALVEAZIONE
CANALE NAVIGABILE
PORTO FLUVIALE
MATTATOIO COMUNALE
TEVERE
Collettore destro
Collettore sinistro
FERROVIA
VIA OSTIENSE
17 MERCATI
17 GENERALI
SCALO OSTIENSE
VIA DELLA MARMORATA
PIRAMIDE DI CAIO CESTIO
Case popolari
S. Paolo
S. Balbina
Tenuta di Antonina Cancellia
Piazza Fonteiana
VIA DELLA CONCA

Tav. III.

COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

(Decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918)

NUOVA STAZIONE DI PIAZZA D'ARMI E SUO ALLACCIAMENTO CON LA LINEA DI ORTE E RACCORDI URBANI

SCALA:
M. ——————

COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

(Decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918)

NUOVA STAZIONE DI PIAZZA D'ARMI
E SUO ALLACCIAMENTO
CON LA LINEA DI ORTE E RACCORDI URBANI

SCALA: M. 0 — 500 — 1000

IL RELATORE

P. Zanelli

Tavola IV

IL RELATORE

P. Zanlli

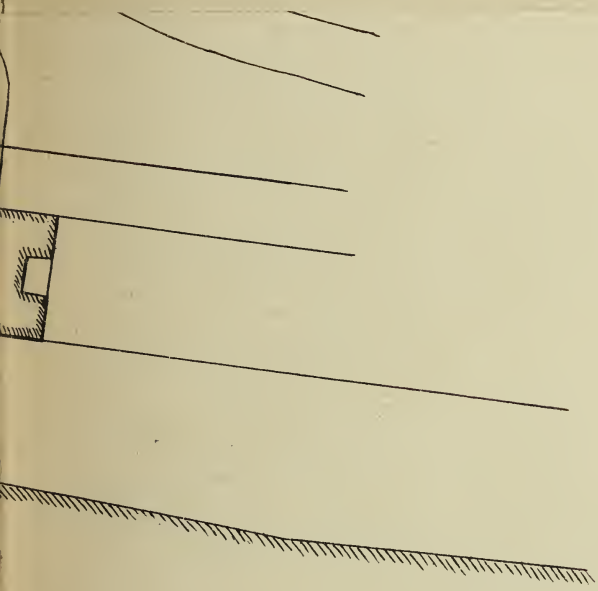
COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA

(5 NOVEMBRE 1918)

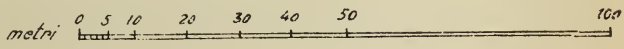
NUOVA STAZIONE DI PIAZZA D'ARMI E SUO RACCORDO METROPOLITANO CON LE STAZIONI DI TERMINI E PORTONACCIO

Scala di 1 10.000

Piazza d'Armi
Il Mercato
Villa Torlonia
Porta Pinciana
Porta Salaria
Porta Tiburtina
Porta Maggiore
Porta Ostiense
Porta Portese
Porta Cavalleggeri
Porta Prenestina
Porta Pia
Porta San Giovanni
Porta Ardeatina
Porta San Pancrazio
Porta Flaminia
Porta Angelica
Porta Cornelia
Porta Lavinia
Porta Latina
Porta Metronia
Porta Asinaria

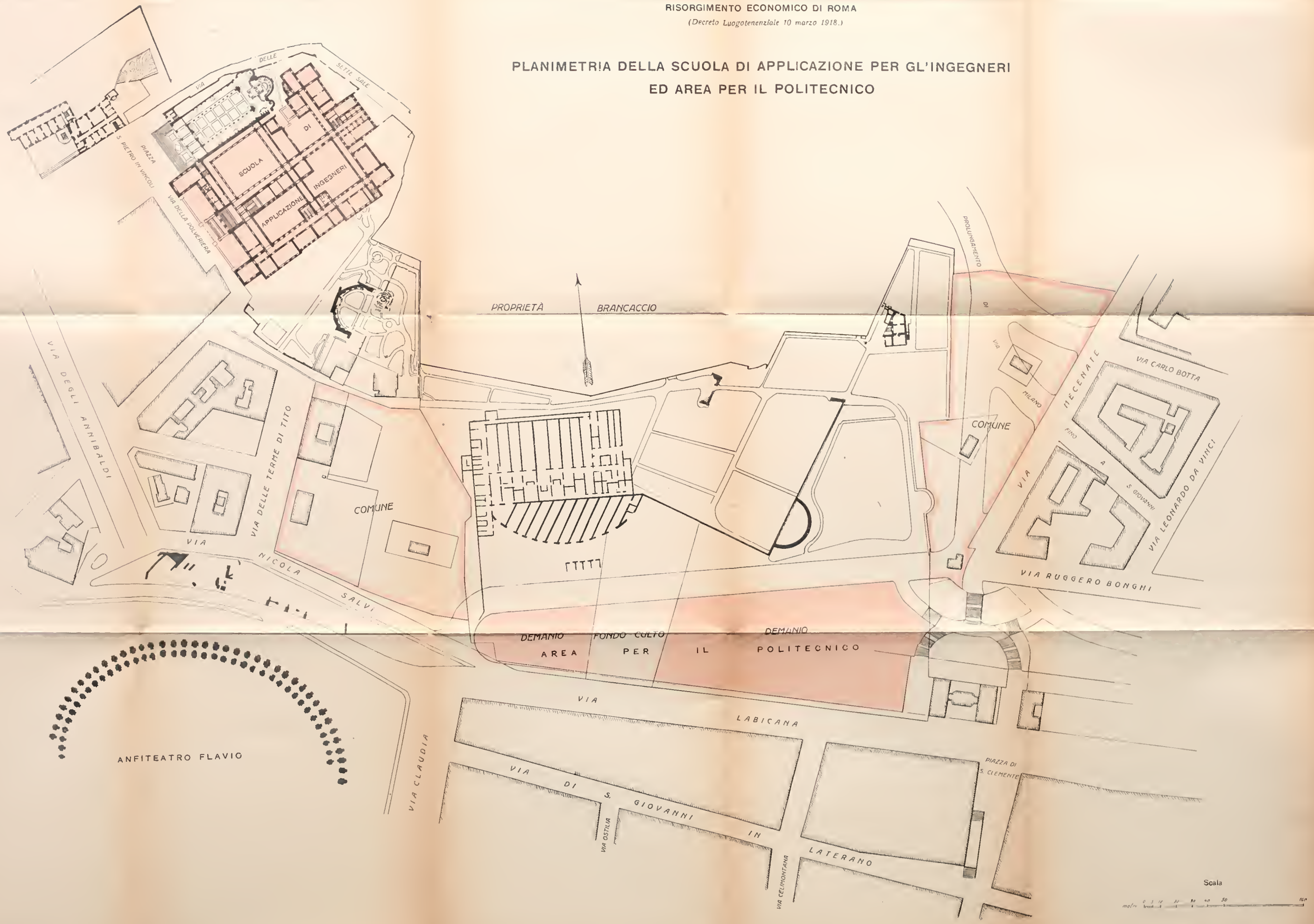


Scala



COMMISSIONE REALE
PER IL
RISORGIMENTO ECONOMICO DI ROMA
(Decreto Luogotenenziale 10 marzo 1918.)

PLANIMETRIA DELLA SCUOLA DI APPLICAZIONE PER GL'INGEGNERI ED AREA PER IL POLITECNICO



UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 059119369

THE LIBRARY OF THE
AUG 25 1924
UNIVERSITY OF ILLINOIS